„A iubi înseamnă a trăi viaţa celuilalt”.

Părintele Galeriu

„Lumea este o comedie pentru cei ce gândesc şi o tragedie pentru cei ce simt”.

Horace Walpole

„Malheur à qui garderait la silence aumilieu du désert en crozant n'être entendu du personne”.

Balzac

Pseudo-cuvânt înainte

Autorul acestui „Fals tratat de navigaţie” mi-a înmânat manuscrisul şi mi-a cerut ca – în calitate de Preşedinte al Ligii Navale Române – să fiu de acord ca el să apară sub egida L.N.R. şi să-i scriu un „Cuvânt înainte”.

De regulă, într-un asemenea „cuvânt”, cititorul poate găsi o caracterizare a autorului, o evidenţiere a calităţilor sale şi ale operei lui, garanţie pentru fericita „umplere a golului” existent până acum în literatura din domeniul respectiv; în final, cititorului i se recomandă călduros citirea lucrării.

Mărturisesc că nu cunoşteam nimic despre doctorul Bacalbaşa şi nici despre opera sa. Nu puteam să-l caracterizez numai după acest manuscris; eram de la început înclinat să-i refuz propunerea, dar titlul lucrării m-a intrigat. E vorba de navigaţie şi orice este legat de această ştiinţă şi artă mă atrage ca un magnet şi în plus, ar putea fi o lucrare de propagandă sau de cultură marinărească, ceea ce corespunde ţelului L.N.R.

După pensionarea mea din Marina Militară, am avut prilejul să petrec câteva săptămâni pe navele comerciale şi de pescuit oceanic; a fost o experienţă de viaţă cu totul remarcabilă – greu de înţeles pentru cei ce nu sunt implicaţi în ea. Ce ar fi putut înţelege domnul Bacalbaşa care este doar medic?

Am citit primele pagini. Sunt consemnate acolo câteva cugetări pline de un realism crud, accentuate în continuare cu prezentarea meşteşugită a unor întâmplări şi descrierea unor fapte petrecute la bord; m-au captivat şi nu regret că mi-am sacrificat câteva nopţi.

Într-adevăr, n-am întâlnit în literatura noastră o lucrare care să aibă darul, nu să-mi amintească, ci să mă facă să retrăiesc zilele şi nopţile petrecute pe navele de pescuit oceanic, cu oamenii lor, cu viaţa de la bordul lor, cu necazurile, bucuriile şi speranţele lor. Din acest punct de vedere, lucrarea poate fi considerată ca un document de cultură marinărească unic în felul său şi Liga Navală Română ar trebui să se felicite dacă sub egida sa va vedea lumina tiparului.

Din nefericire însă, autorul parcă şi-a concentrat atenţia mai mult asupra unor aspecte negative din viaţa navigatorilor; sunt mult prea puţine cazurile în care sunt prezentate şi unele aspecte pozitive – deşi, slavă Domnului, la bordul navelor se găsesc destui comandanţi şi ofiţeri dar şi alţi membri ai echipajelor la care poţi admira pregătirea de specialitate, caracterul, curajul, cinstea, politeţea, spiritul de camaraderie şi de echipă, respectul faţă de ceilalţi…

Privită din acest unghi, lucrarea de faţă nu face o bună propagandă pentru Marină – nu-i atrage pe cititori spre Marină şi viaţa marinărească. Din contră, pare că mai mult îi înspăimântă, îi îndepărtează şi aceasta nu corespunde ţelului Ligii Navale Române.

În plus – şi poate mai grav – dorind prea mult să păstreze autenticitatea, autorul foloseşte fără jenă, chiar vocabularul – adesea trivial – al personajelor citate. Nu neg că acest vocabular l-am întâlnit şi eu în peregrinările mele pe la navele comerciale; el este într-adevăr autentic – dar nu cred că L.N.R. ar trebui să-l patroneze şi să-l propage în masa cititorilor. Sunt deci argumente care ar trebui să ducă la refuzul patronării de către L.N.R. a acestei cărţi.

Şi totuşi…

Lucrarea – o abordare sociologică complexă a lumii navigatorilor – este cu adevărat valoroasă, cel puţin prin faptul că reflectă cu exactitate măcar una din trăsăturile vieţii de la bordul navelor comerciale. Şi dacă situaţia se prezintă aşa, principala cauză se află în mentalitatea noastră şi aceasta fiind determinată de contextul economic

în care trăim – din nenorocire – de prea multă vreme.

Poate, peste câţiva ani, când sperăm ca lucrurile să intre pe făgaşul lor normal şi în ţara noastră, autorul de azi să aibă prilejul (în urma unui nou stagiu de ambarcare) să ne prezinte o a doua parte a lucrării, în care realitatea lumii marinăreşti să-i apară cu totul altfel.

Acesta este şi motivul pentru care, trecând peste imperativele decenţei – dar prezentând scuze cititorilor – am fost de acord ca lucrarea să apară sub egida L.N.R.

Sunt sigur că va fi citită cu mult interes de marinarii care se vor regăsi în paginile sale ca actori şi nu trebuie să le-o mai recomand eu. Mă simt însă nevoit să o recomand şi celor care nu-şi desfăşoară activitatea pe nave sau în legătură cu ele. Din ea vor putea trage concluzia că Marina de azi nu înseamnă (de fapt nici nu a însemnat vreodată) numai romantism, nostalgie, poezie şi muzică, răsărituri şi apusuri de soare, de lună; că de fapt viaţa pe mare înseamnă luptă continuă nu numai cu stihiile naturii, care, de bine de rău, pot fi azi relativ uşor învinse prin tehnica modernă şi pregătirea excepţională a echipajelor, dar şi cu stihiile oamenilor din jur, deveniţi cu adevărat lupi şi mai ales lupta cu tine însuţi, mult mai greu de câştigat.

Cartea descoperă tocmai această latură a vieţii pe mare şi prin aceasta realizează o selecţie a celor care, contaminaţi de microbul visurilor marinăreşti sau de cel al dorinţei unei îmbogăţiri rapide, ar dori să-şi încerce norocul pe mare.

Cititorul se va despărţi greu de filele cărţii şi nopţile îi vor părea prea scurte pentru a parcurge conţinutul ei; vinovat de această situaţie este numai autorul şi numai lui i se cuvin toate reproşurile.

PREŞEDINTELE LIGII NAVALE ROMÂNE
Viceamiral (r) Bogdan Victor

Colegilor mei de voiaj cu dragoste

Această carte este distilarea trăirilor din perioade însumând câţiva ani în care autorul a navigat efectiv, ca medic de bord în flota comercială română. Însemnările de

faţă sunt un act de sinceritate şi ca orice act de sinceritate sunt supuse riscurilor şi interpretărilor. Adevărul chiar dacă nu ajunge cu capul spart este un tovarăş de călătorie incomod. Pe apele mărilor adevărul este oglinda unei vieţi de extremă duritate a cărei aspecte pot şoca. Rog pe ipocriţi şi pe mironosiţii convenienţelor să nu deschidă această carte. Notele de faţă vor să fie – cu toate elementele de paradox şi ambiguitate – o ofrandă a respectului pe care îl am pentru truditorii mării şi s-au născut din nostalgia pe care o are – în pofida a tot şi toate – aproape fiecare din cei ce au navigat şi pe care viaţa i-a obligat să se rupă de întinderile apelor.

Cartea de faţă nu este o încercare de entomologie socială, un insectar a unei lumi exotice, ci o relatare onestă despre oameni la care ţin şi pe care îi regret ca tovarăşi de călătorie.

O precizare importantă priveşte limbajul folosit. Am căutat să redau ca fapte de istorie orală povestirile colegilor mei cu toată savoarea lor lingvistică, fără a face sterilizări şi emasculări verbale. Unele expresii pot şoca dar o lume amputată de parfumul ei lexic devine inerent falsificată. Tot ce este precedat de sigla celor trei puncte (...) este o redare cât mai fidelă a relatărilor unor oameni concreţi. Nimic nu a fost inventat. Acolo unde a fost cazul am păstrat numele de familie exacte, nemodificate. Şi cei buni şi cei răi trebuie să îşi asume faptele. Faptele se referă şi la anii de dinainte de 1989 şi la perioada de după.

Au fost unii dintre apropiaţi care citind manuscrisul mi-au reproşat violenţa limbajului. Marele romancier american Herman Wouk autorul inegalabilei „Revolte de pe Caine”, cel ce a navigat trei ani în flota de război americană a rezolvat problema pe o cale pe care n-am acceptat-o: „O observaţie în ce priveşte stilul: trivialităţile şi blestemăţiile din jargonul marinăresc au fost complet eliminate. Acest limbaj de ocară este în general monoton şi lipsit de sens literar, un simplu sistem de punctuaţie verbală a cărui reproducere într-o tipăritură plictiseşte pe unii cititori”.

Personal cred că Buffon a avut dreptate. Stilul este omul. Limbajul şi metaforele marinarului au fost deseori o încântare pentru mine. Am vrut să o împărtăşesc cu riscul de a şoca. Un vechi proverb african spune că un buştean care pluteşte zece ani în fluviu nu devine crocodil. Nu am devenit în aceşti ani un marinar. Am devenit doar un martor, un martor onest. Închin această carte unui mare necunoscut şi nedreptăţit, marinarul român.

Thalassa! Thalassa!

Zece mii de mercenari greci ai regelui Cirus cel Tânăr se retrăgeau cu 500 de ani înainte de Cristos prin Asia Mică.

Retragerea dura de un an; Xenofon, iniţial un gură-cască amator, preluase personal conducerea corpului de mercenari. De la el, istoria acestei retrageri va ajunge prin timp până la noi.

Ajunşi în vârful muntelui Theces ostaşii zăresc Pontul Euxin (Marea Neagră) şi mii de voci izbucnesc dramatic:

Thalassa! Thalassa!

Marea!

Aceeaşi violenţă a trăirii, a ajungerii, a izbăvirii, acelaşi răcnet l-a scos şi sufletul meu, când în sfârşit, în mâinile mele a ajuns negru, cu stema argintie a României pe mijloc, CARNETUL DE MARINAR. Cu avizul de îmbarcare şi menţiunea – Medic bord.

Eram deja un om între două vârste, cu destule realizări şi dezamăgiri în spate dar triumful l-am trăit violent, puşteşte.

Bord, patru litere pe care le resimţeam ca pe patru lovituri de gong deschizându-mi orizonturile lumii! Începea o nouă complicitate cu marea, care mi-a însoţit copilăria, marea care mi-a închis orizontul geografic şi mi-a oferit orizontul visărilor…

Aşa cum un miros cunoscut, de mult uitat, te poate arunca înapoi, cu violenţă, peste ani, carnetul de muşama neagră m-a cufundat brutal în copilărie: Constanţa anilor ’50 în care mă ridicam, o Constanţă năpădită de armata rusească, cu nisipul plajelor arat – fâşie de frontieră…

Locuitorii aveau în buletin ştampilă specială... razii în tren şi uneori pe stradă...

Case cu olane, acoperişuri balcanice vălurite scurt, strâns, ca marea pe hulă mică, cu un Cazinou încă avariat de pe timpul războiului... Valea Portului, năpădită de cucută al cărei miros acru îmi reînvie numai când mă gândesc la el, şi Portul – monument al intangibilităţii, un fel de ORAŞ INTERZIS.

Din când în când, oamenii, care nu mai aşteptau să vină americanii, căutau să treacă orizontul. Pe ce apucau.

Totul era păzit, peste tot era suspiciune.

Între mine – copil şi mare, era o legătură complicată, nici azi n-am înţeles-o pe deplin, dar pe care am simţit-o adânc, ca pe o rană, atunci când am pierdut marea.

Marea îmi dădea liniştea mărginirii, limesul siguranţei.

Bătaia valului în pietrele digului era ca bătaia inimii unui animal miraculos, puternic, care mă ocrotea. Ritmul valului era îngânarea de descântec faţă de toate incertitudinile şi ameninţările viitorului meu.

Ce este şi ce nu este o carte despre navigaţie

„La centru de recrutare:

— Bă, îţi place apa?

— Da, da, la marină!

— Marş la pompieri”.

„Să citeşti jurnalul călătoriilor celebre în jurul lumii, de la Magellan la Tasman, la Bougainville şi la Cook, înseamnă să te pierzi în pustiurile monotone şi fără margini ale mării, mai cu seamă ale mării Sudului, care, ea singură, reprezintă jumătate din suprafaţa planetei noastre. Înseamnă, înainte de toate, să-i asculţi pe marinari vorbind despre grijile lor, despre latitudini, despre hrană, despre apă la bord, despre starea velaturii, despre cârmă, despre bolile şi toanele echipajului”.

Fernand Braudel

O carte despre marinari, este pentru mulţi o carte despre ţărmuri şi porturi, dar o carte despre marinari clădită pe descrierea porturilor este un furt şi o minciună.

Este o minciună pentru cititor şi păgubire morală pentru marinar – o ignorare atât a vieţii cât şi a profesiei acestuia. Ca şi cum ai descrie o felie de cozonac numai pe baza stafidelor extrase din cocă; o selectivitate care nu traduce decât schilodirea subiectului de către un excursionist schilodit, căci de multe ori aceştia sunt cei ce ajung pe nave şi scriu: un fel de scriitori-reporteri străini de navă şi lumea ei, care călătoresc cam ca puricele în blana câinelui.

Propunându-şi cunoaşterea lumii şi neputând alege altă cale o cunosc prin intermediul portului căci pentru ei lumea este uscatul, la care ajung de nevoie pe apă. Cunoaşterea „prin porturi” este o cunoaştere a lumii de la început lacunară, fugitivă şi nereprezentativă.

O astfel de carte ar fi deci o trădare şi faţă de scop şi faţă de mijloace.

Este furat şi amatorul de călătorii şi cel ce ar lua o astfel de carte în mână, întrebându-se „la urma urmei cum trăiesc oamenii aceştia şi ce-i cu ei”.

După ce am navigat am descoperit că de fapt marinăria seamănă al naibii cu propria mea meserie – anestezia; ca şi aceasta este 85 la sută plictiseală şi 15 la sută panică. Marinăria este Timpi morţi şi Frică. Ai Timpii morţi în care uniformitatea peisajului şi previzibilitatea acestei uniformităţi te lasă cu tine însuţi: nu-ţi poţi dilua Eul prin împrăştierea în „diverse” şi de multe ori te trezeşti că nu ai ce face cu tine…

Ţi se revelează inconsistenţa ta, existenţa numai ca reacţiune, ca răspuns la incitări externe clare şi nu ca o realitate în sine, creându-şi propriile incitări, având până la un punct o dinamică autonomă, funcţionând şi când eşti scos din priza faptelor concrete. Mai rău, poţi intra în anaforul celor câtorva idei obsesive pe care împrăştierea sub stimulare te făcea să le ignori sau să le minimalizezi.

O altă realitate a vieţii marinăreşti, Frica. Frica trăită acut: furtună, incendiu, „pusul” pe uscat, coliziunea, „căderea” motoarelor care te transformă în jucăria pasivă a apei. Frica difuză că oricând orice este posibil.

Când am ajuns prima dată la vapor, seara trăgeam yala. Oamenii au rânjit strâmb şi au spus:

— Doctore, pe vapor noaptea uşa nu se încuie.

Se spune că atunci când un bărbat pune un picior în patul femeii Dumnezeu ţine un suflet în mână. S-ar putea spune şi altfel. Atunci când te-ai pornit pe mare, sufletul tău a ajuns în mâna Domnului.

Te obişnuieşti şi cu frica dar concubinajul cu ea nu poate să nu te schimbe. Eşti stropit cu aghiazma morţii.

A pleca este a muri puţin. Marinăria este asumarea şi consumarea despărţirilor, a rupturilor periodice.

Căsnicia trebuie să fie un devotament cotidian.

Existenţa marinarului se reduce la un şir de întâlniri, despărţiri, reîntâlniri, plasă cu ochiuri mari de absenţă prin care viaţa se scurge ca nisipul printre degete. Unii poate n-o simt, alţii numai o intuiesc, unii însă o trăiesc acut şi suferă.

Arabul spune că cel mai important om este omul de lângă tine. Acesta ca şi un alt proverb, tot arab – Cel mai preţios lucru pe care îl poţi aduce dintr-o călătorie este propria ta piele – structurează cele două axe de angoasă ale marinarului: casa şi adâncul de sub chilă.

Marinăria este o meserie în care prin esenţializarea decorului te revelezi ţie-ţi. O experienţă care te poate îmbogăţi spiritual dar care te poate îngrozi şi ruina. Într-un decor încărcat şi agitat poţi oricând să te sui în carul de figuraţie al altuia, să maculezi peisaje străine, să tragi ca lipitoarea din seva ce nu-ţi aparţine, să-ţi drapezi nula păcălind pe alţii şi mai ales păcălindu-te pe tine. Dar în zilele goale când în jur e numai mare şi cei câţiva oameni cu care vii în contact s-au plictisit de tine şi tu de ei, atunci se dau cărţile pe faţă.

Şi eşti obligat să plăteşti.

De aceea marinarul face examen psihologic. Asemenea unui cazan este periodic revizuit căci asupra sa se exercită presiuni suficient de mari ca să poată fi deteriorat, fisurat şi să plesnească când nu te aştepţi: au fost oameni care au sărit la baltă, oameni care s-au

spânzurat la puntea bărcilor…

Căci întâlnirea cu tine însuţi este închiderea cercului.

Şarpele care îşi muşcă coada.

Ce te poate susţine?

Proiecţia sentimentală spre casă.

Cultura şi interesul multiform pentru viaţă? Cartea?

Aşteptarea uscatului pe care îl abordezi cu chef supravoltat de viaţă asemeni piratului care merge la abordaj cu sabia în dinţi – aşteptând apoi să-ţi treacă durerea de cap după băutura proastă şi pândind semnele eventuale ale bolilor lumeşti.

Începi să te gândeşti ce-i marinăria pentru tine: O meserie, o vocaţie, un destin, o cursă de şoareci?

În marinărie portul este decorul pentru ageamii, piesa se joacă între valuri.

Este experienţa Singurătăţii, Fricii, Morţii, Despărţirilor şi a întrebărilor.

Navigator sau marinar

„LOC –uirea este trăsătura fundamentală a fiinţei”.

Heidegger

Cum aş putea defini cât mai corect pe cei pe care îi observ „pe dinăuntru” şi cu care încep încet-încet să mă confund, cel puţin ca unitate temporară de „timp, risc şi spaţiu”?

Uzual sunt denumiţi (şi orice denumire este o definire istorică, încrustată în limbaj, uneori pierzându-şi prin uzură parfumul şi sensurile) prin cele două realităţi fizice în contact – nava sau marea.

Navigatori sau marinari.

Prima mi se pare mai focalizată şi mai optimistă. Totuşi este înrudită cu un cuvânt compus, naufragiu, unde navei i se alătură latinescul frângere – a frânge. De remarcat că pentru accidentul de automobil sau avion – cel puţin în româneşte – nu există un termen special. Ori cuvântul este totdeauna formalizarea unei situaţii simţite şi trăite unitar, coagulat, a unei realităţi ce se impune violent conştiinţei.

Navigator, omul navei are şi varianta vaporean.

Vaporean este secreţia lexică a invidiei, sentimentului barierei ce te desparte de cel ce are un destin mai faţetat, vede mai multe, are geacă de blugi şi ceas Seiko. Ura controlată şi până una alta distilată numai în intoleranţe verbale disimulate faţa de „altcum” şi „celălalt”.

Ura provine din comparaţie, mai ales când se adresează celui pe care îl consideri din toate punctele de vedere egalul tău.

Celălalt seamănă cu mine, nu pare cu nimic mai breaz şi, totuşi, uite că…

Soljeniţîn scrie că în Gulag şi în sistemul represiv comunist cel mai tare au fost batjocoriţi şi torturaţi chiaburii nu moşierii. Căci pentru torţionari, proveniţi şi ei dintre ţărani, chiaburul semnifica reuşita în cadrul aceleiaşi lumi.

Nimic nu este mai enervant şi provocator decât reuşita celui ce părea iniţial a fi colegul tău de bancă socială.

Şi vecina de la bloc, de pe palier, crapă că „ăla” are carpete, combină, piper şi cafea.

— Dă-l în mă-sa de vaporean!

Dacă poate, îl toarnă la Miliţie sau la Legea 18.

Poţi defini mai larga manu şi ceva mai metafizic – marinar. Om al mării, care ară apa lumii.

Aparent o deschidere mai largă şi o privire mai generoasă, dar prin excesiva lărgire a deschiderii, uşor neliniştitoare.

După cabalişti, marea este simbolul infinitului.

Să te reclami profesional şi existenţial (căci în cazul particular al marinarului, munca şi viaţa se confundă topografic) de la infinit…

Sigur, în acest caz, infinitul este numai o conotaţie dar prin sistemul vaselor comunicante care face din marinărie un mod de existenţă şi de implicare globală, el contaminează noţiunea de marinar şi trăirea ei, distilând infinitul în ameninţarea posibilităţilor infinite, prezenţa uşor greţoasă, de abia ghicită de: lasă că dai tu de dracu’ …

Aşa cum ducându-te la circ şi văzând dresoarea în cuşca leilor o admiri, o invidiezi pentru curaj, ţi-e frică pentru ea dar pe undeva – foarte, foarte departe în sufletul tău – zău că nu ţi-ar displăcea să o mănânce fiarele.

Căci ăsta-i omul, dual sau mai pe româneşte curvă.

Şi uite aşa în ochii vulgului, marinarul e un fel de gladiator cu un grad minim de stimă acordată (că dă-l dracului, doar nu e cosmonaut sau pilot de încercare pe avioane) şi cu toate sentimentele ambigue pe care le trezeşte, în colţurile bine pitite ale sufletului, gladiatorul.

Gânduleţul ăsta are multe întruchipări. Şi faimosul: *„Dintre sute de catarge care lasă malurile Oare câte le vor frânge vânturile, valurile”... tot* o armonică a lui poate să fie.

Când spun că marinăria este un sistem bazat pe vase comunicante, mă refer mai mult la golire decât la umplere, la solidaritate în pierdere, nu în câştig.

Este o altă formulare a „factorului minim limitant”, a butoiului baronului Liebig, principiul doagei scurte.

Liebig s-a referit la cultura solului, practic de „intercondiţionare în rău” a unor parametri agrotehnici necesari dezvoltării unei plante.

După mine, însă, în acest caz particular baronul Liebing a formulat una din marile metafore ale lumii.

Umplerea butoiului este condiţionată de cea mai scurtă doagă pe care o are (sau de lipsa unei doage). Şi vaporul are atâtea doage...

Vaporul navighează pe baza unor principii cunoscute şi aceleaşi. Dar cum se scufundă?

Scufundarea este calea finală comună (cum le place să spună specialiştilor în metabolism) dar până la ea sunt atâtea şi atâtea căi.

Tolstoi spunea în Ana Karenina: „Toate căsniciile fericite se aseamănă, dar fiecare căsnicie nefericită este nefericită în felul ei”. Acelaşi lucru se poate spune şi despre nenorocirea pe mare. Ambele denumiri şi navigator şi marinar au încrustate în ele ameninţarea.

Ameninţarea pluteşte tot timpul, inodoră, incoloră,

insipidă, dar concretă, când mai densă, când mai fluidă, niciodată absentă. Mirosul, culoarea şi gustul ei devin superstiţiile. Dacă ştii să le citeşti sensul.

Ia încearcă să fluieri pe vapor, să stai în comandă cu spatele spre prova sau să pui pantofii pe pat.

Încearcă şi ai să vezi imediat reacţia celorlalţi.

Exorcismul latent al gesturilor negative, prin absenţă, micile tabuuri funcţionează perpetuu.

Gide, întrebat cum era în Franţa sub ocupaţie germană, a spus că relativ bine: O cuşcă destul de largă. Totul era să nu întinzi mâna spre gratii.

În spaţiul fricii latente care este marea, gratiile sunt micile superstiţii marinăreşti. Darul votiv pe altarul fricii.

Ameninţarea vine şi de la vapor (Merge maşina, merge marina; Duce Gavrilă!) – gândit să reziste între **anumite** limite şi numai cu respectarea unor **anumite** condiţii – o creaţie artificială făcută şi exploatată de mâna păcătoasă a omului (omul e supus greşelii) şi de la natură ale cărei dezlănţuiri extreme nu pot fi înfruntate ci cel mult, când poţi, şi nu poţi întotdeauna, evitate prin fugă.

„L’eau c’est la flamme mouillée” (Novalis). Apa este flacără udă.

Memento mori este şoptit pe mai multe voci de S.O.S. pe care – în mod cert – le prinzi, câteva, într-un voiaj pe mare.

Marea de astăzi – marea radioului – este şi o unitate spirituală de destin prin împletire de voci. Atunci când clopotul bate pentru altul – îl auzi.

Această coparticipare, trăire simultană a dezastrului prin radio, a transformat dramele mării într-o imensă psihodramă colectivă. Numai să ai o ureche atentă.

Trei minute de tăcere. Din când în când, la intervale bine stabilite, toţi tac la radio cu urechea ciulită la cei ce se tânguie în ghiara morţii şi cer ajutor.

Salvaţi sufletele noastre.

*

Ce a fost cu meseria asta marinăria în decursul istoriei?

Fără să vreau m-am ciocnit de câteva repere.

Constantin cel Mare, împăratul Imperiului Roman hotărăşte o nouă Romă, un oraş construit la strâmtoarea dintre Marea Neagră şi Marea Marmara.

O capitală a imperiului. Deschiderea lucrărilor de construcţie (consacratio) s-a făcut în 324, inaugurarea noii capitale şase ani mai târziu. Cu nouă ani înainte de demararea lucrărilor Constantin cel Mare a legiferat legarea de „locul de muncă” a marinarilor şi brutarilor. Această legare era ereditară, marinarii erau obligaţi să îmbrăţişeze din tată în fiu această meserie.

Secolul XVII. Extras din scrisoarea unui căpitan francez către amiralul său: „Vă trimit 150 de voluntari marinari. Dacă va fi nevoie de mai mulţi vă rog să-mi trimiteţi cătuşele înapoi”.

Şi iată o poveste pe care mi-a spus-o un electrician de bord, coleg de voiaj, o poveste strict autentică:

...Eu cred că era prin ’53 – ’54. Băgaseră margarina străină în Constanţa şi era coadă la Alimentară, la Antoniadi. Coadă mare. În faţa mea era o femeie bătrână. Şi a venit, s-a băgat şi a luat margarină înaintea noastră o fâţă, un curvet. Şi baba a blestemat-o. Ştii cum a blestemat-o? N-am să uit niciodată.

— Să dea Dumnezeu să te măriţi şi să-ţi ajungă copiii: fata – curvă şi băiatul – marinar.

Indignările tovarăşului Adam

Doctorul, pe navă, este ca pompierul. Pus să stingă incendiul care izbucneşte rar. În rest doctorul face profilaxie, adică nu mare lucru. Şi este privit prin prisma acestei ambivalenţe – atât a unui om de care, poate, vei avea tu, personal, absolută nevoie cât şi ca unul care, de fapt, nu face nimic. Un coleg îmi spunea odată că pacienţii te văd întâi cu o cunună de sfânt, cu raze, în jurul capului. Asta cât stau în spital şi tu eşti speranţa şi ameninţarea îngemănate; după ce se externează razele cununii se transformă în coarne drăceşti. Nu ştiu dacă are dreptate sau se înşală. Dacă colegul meu are dreptate, inversând

trecutul cu viitorul, doctorul de bord vine între colegii săi de voiaj deja cu coarnele în cap.

Un proverb de pe alte tărâmuri spune că „până nu bubuie tunetul ţăranul nu-şi face cruce”. Medicul de pe navă este privit precum intelectualul în societate: un rău necesar. Termenul necesar cere însă câteva precizări. Cum reprezentanţii „ţăranului care nu-şi face cruce” pe navă sunt de multe ori majoritatea, pe navă ceea ce predomină este părerea că „nimic nu este mai scump ca sudoarea de doctor şi telegrafist”. De ce scumpă? Pentru că este foarte, foarte rară.

Dacă la uscat între cel ce face muncă fizică grea şi cel care, cică, „gândeşte, nu munceşte” este un spaţiu fizic şi social destul de mare ca să nu se irite reciproc, pe vapor suntem compactaţi. Vaporul este o cutie metalică mărită la scară, în care „sardelele” stau prea aproape una de alta. Şi uite aşa ajunge tovarăşul Adam, rost secretar de partid, să întrebe sincer indignat de ce doctorul nu e scos pe punte să dea cu ciocanul, că de mâncat ştie să mănânce. Tovarăşul a fost marinar, a fost avansat, este la primul său voiaj de timonier, meserie care îi impune două lucruri: să ştie să ţină la timonă, la cârmă, şi să priceapă englezeşte. Nu ştie niciuna, nici alta ca lumea, deşi este un om fără îndoială harnic. Ce îl preocupă însă pe tovarăşul Adam nu este ceea ce nu ştie, şi ar fi obligat să ştie, ci de ce doctorul nu dă cu ciocanul, ceea ce doctorul prin regulament nu e obligat să o facă.

Acum că s-a produs, se spune, o revoluţie, cică, anticomunistă, pune el întrebări din astea. Aş da tare mult să ştiu întrebările „suplimentare” pe care şi le-ar (şi ni le-ar) fi pus când era ditamai secretarul de partid în exerciţiul funcţiunii.

Dar lăsând pe alţii cum îmi este mie faţă de de mine însumi, clinician venit dintr-un serviciu de urgenţă, ocupându-mă de ceea ce oficial se numeşte „punct sanitar”? Vii dintr-o lume unde eşti important, eşti solicitat, întâmpinat pe drept – pe nedrept dar cu căciula în mână de nevoiaşul-pătimaş, o lume unde uneori reuşeşti să

faci lucruri deosebite cu rezultate – tot uneori – deosebite. Vii de la aromele tari, şi în bine şi în rău, ale marii urgenţe. Şi aici, ca medic pe navă stai şi îţi aştepţi ceasul utilităţii. Care poate să vină sau să nu vină. De aici o conştiinţă a coexistenţei simultane, un cocktail tulbure. O aparentă inadecvare a posibilităţilor şi mijloacelor la ţintă. Ce te poate salva?

Reala dragoste faţă de cel de lângă tine, semenul, aşa cum e, aşa cum nu înţelege ce se petrece cu el şi pe ce lume se află şi conştiinţa faptului că orice viaţă este sfântă şi dacă poţi să-l ajuţi odată măcar pe unul din ei rostul tău s-a împlinit.

*

Până la urmă ce înseamnă să fii doctor pe navă? Şi de unele şi de altele, atât un lucru cât şi contrariul său.

După masa de prânz stăm la o tacla la secund, căpitanul cum i se spune pe orice navă. Florin „piticul”, un tânăr absolvent al Institutului de Marină care navigă ca timonier în lipsă de post, apare în uşă aducându-i o cafea. Mă uit lung la el şi spun visător:

— Cred că o să mă fac şi eu căpitan.

Piticul dispare şi după câteva minute intră în cabină. Pe farfurioara cafelei ce mi-o aduce este şi un şerveţel alb, frumos pliat. Mă priveşte jucăuş în ochi şi-mi întinde cafeaua:

— Cred că tot mai bine e doctor.

Puntea şi maşina

Pe vapor trăiesc două triburi, legate prin soartă, dar care nu se iubesc.

Cei albi şi cei negri.

Puntea şi maşina.

Două lumi diferenţiate pe verticală legate prin „oala de comenzi” amânând izbitor cu o ruletă pusă de-a coasta şi a cărei felii luminate în culori diferite dau noaptea, comenzii, în densitatea neluminării generale, un aer romantic şi sărbătoresc, ceva în genul felinarului – lanternă japonez.

Două lumi antagoniste prin raportare la maşină.

Pentru puntist maşina e un mijloc, pentru mecanic este un scop. Puntistul are psihologia chiriaşului, mecanicul are psihologia proprietarului. În timp ce puntistul vrea să încarce cât mai mult măgarul, mecanicul se opune cât poate şi: oferă alături de el. Căci fieroaica şi mecanicul sunt complici.

Împărăţia lui Hefaistos era sub pământ, a mecanicului este sub punte, r rictic sub apă. Pentru mecanic vaporul este un submarin. Vaporul călăreşte un submarin. Submarin care se numeşte maşină. Cu toate riscurile submarinului. Orice se întâmplă nu vezi, poţi numai să presupui. În caz de gaură mare de apă ai toate şansele să nu poţi ieşi afară. Şi ai perpetua angoasă a unuia închis într-o rude ce se deplasează. Cel de pe punte vede încotro şi cum. Cel dnrmaşină stă cinic la pândă.

Şi căldura...

Maşina este un amestec dintre „Ţările Calde” şi „Ţările de Jos”.

De aici şi psihologia mecanicului: a celui care transportă (nu a celui transportat), a celui care priveşte de jos în sus, a celui băgat la apă.

Ştiţi de unde vine cuvântul infern? De la inferus – cel de jos. Pentru romani – fiul este dedesubt.

Dacă puntea sunt bufniţele, maşina sunt şobolanii.

Mecanicii resimt diferenţa de condiţie. Nu de alta spun puntiştilor:

— Vă plăteşte NAVROM-ul să vă uitaţi pe geam.

Cine stă deasupra ăla dă din fund!

Cam aşa se rezumă relaţiile dintre punte şi maşină, cei DE SUS şi cei DE JOS.

A privi de sus implică o anumită psihologie. A privi în sus – o anumită miirjire înrăită.

Şeful mecanic: Nu trag că ai mei. Du-te în maşină şi vezi dacă vreunul e rint. Şi du-te la punte. Jumătate sunt trotilaţi de la ora zece dimineaţa.

Iar despre ei înşişi spun:

— Mă duc la mine, în groapă.

„Groapa” nu-i un termen exagerat. Mânat de interese meschine (am ceva de băgat la blat), mă duc şi eu acolo. O lume stranie, imensă, neliniştitoare. Tot soiul de piese care clăncănesc, păcănesc, şuieră.

Nu e totdeauna marea de păcură şi apă pe care am întâlnit-o în „Feleac” unde îţi picura motorina şi apa fierbinte în cap, nu e nici căldura infernală de acolo, nu te sufoci de gaze (faptul că cei de la maşină de pe „Feleac” nu crăpau în primele cinci minute de stat în cart mi s-a revelat ca un orizont nebănuit al medicinii şi al rezistenţei umane), dar nici farmacie.

Un amestec de scări, ţevi, rezervoare, mergând adânc în jos, pe mai multe etaje, împletite între ele.

Motoristul face alpinism pe căldură. Rondul lui este şi pe orizontală dar şi pe verticală, pe pasarele. Până urci de jos sus, gâfâi.

Un vapor cu două triburi. Dar nu numai omeneşti. Există chiar şi două triburi de şobolani – de maşină şi de punte. Fiecare cu nişa sa ecologică, care nu se amestecă. Cei de la maşină suportă zgomotul, căldura, motorina.

Îmi aduc aminte de copilărie, de filmul făcut după Jules Verne „Călătorie spre centrul pământului” sau de filme americane de science-fiction bazate pe imagistică endoscopică. O senzaţie de neplăcut într-o lume mecanică complexă, neînţeleasă şi prin aceasta ostilă. Şi o intensă senzaţie de jenă. Mă uit la spinările musculoase, asudate, încordate deasupra unui utilaj a patru dintre colegii mei de călătorie şi realizez neechivalenţa efortului depus de mine faţă de alţii la a pune umărul sub bârna existenţei pe acest vapor.

Câte realităţi distincte, câte cuiburi de vieţuire cu totul diferite în masa cenuşiu pătată, nu prea strălucind de eleganţă a M/N (motonavei) noastre!

Colegii mei de la punte au mai puţină jenă în oase faţă de omul care transpiră în maşină. Mergem încet, 7 – 8 noduri. De ce? Avem scoică pe fund, frânează.

— Scoică, ai… te-aş. Nu merge maşina mai tare?

Dar când şeful mecanic avea sculament şi trebuia să

ajungă pe ziuă la Suez ca să prindă agentul să-l ducă la doctor, cum mergea? Zbura! O sută cincizeci de turaţii pe minut. Tu-vă în Dumnezeu de nemernici…

Sindromul chesonului

Demult, la începutul activităţii mele de anestezist la Galaţi, m-am izbit de un accident de decompresie.

Se lucra sub presiune pe fundul Siretului, la un picior de pod. Ieşind prea repede afară de la presiunea mare din cheson, unui maistru i s-a produs o embolie gazoasă. La scăderea presiunii, dacă e prea bruscă, azotul dizolvat în sânge se degajă în bule care astupă vasele asemeni unui dop.

Victima – un om peste cincizeci de ani, corpolent, în comă – trebuia supusă unei comprimări în cheson, pentru ca bulele de azot să se redizolve şi apoi unei decomprimări lente, care dura trei ore.

Orice s-ar fi întâmplat în decursul celor trei ore de decomprimare nu puteai forţa ritmul. Odată intrat în cheson te supuneai legilor sale inflexibile.

Plin de curajul tinereţii, văzându-mă mare (şi uitând de sfatul unei prietene

— Nu te da mai mare decât eşti că vei fi obligat să plăteşti diferenţa) cu isteria stimulantă a curajului, m-am oferit să mă duc să asist victima în cheson. Cu sonde de intubaţie, laringoscop, mă rog, cu tot dichisul unei reanimări.

Marele avantaj al termenilor, mai ales a celor „şcoliţi”, cu iz ştiinţific, este că obstrucţionează realitatea.

În concretul ei această realitate abstractă (cheson) era un butoi blindat, re malul pe atunci pustiu al Siretului, uşor ruginit, prin care intrai printr-un sas îngust. După ce intrai, sasul era închis prin trei şuruburi şi puteai comunica cu ce: de afară făcând cel mult semne printr-un mic hublou.

După ce presiunea urca la trei atmosfere, cu niciun preţ, timp de trei ore nu puteai ieşi de acolo; presiunea trebuia scăzută în trepte, altfel riscai să înceapă îţi fiarbă bulele de azot în sânge ca în paharul de şampanie.

După ce am ajuns, am văzut butoiul, am realizat că sunt claustrofobic. Am pălit, mi-am asumat frica, ruşinea, impostura – tot cokteilul de umilinţe pe măsura fermităţii nonşalante şi virile de până atunci.

Nu am intrat; în locul meu s-a băgat în butoi cu bolnavul un asistent medical de la medicina muncii.

Eu am rămas cu alţii pe dinafară, în timp ce nevasta victimei, suflet

— R-inovat, întreba plină de încredere în domnul doctor şi şamanismul cu butoiul:

— Să-i fac o cafea când se trezeşte şi iese din cheson?

Numai că nu avea cui să-i facă. Când s-a deschis chesonul, bolnavul era

Într-o epocă când telefonul, televizorul, zborul cu avionul au rupt r; mlibrul dintre spaţiu şi timp, vaporul îl păstrează.

Pentru călătoria cu vaporul „departe” înseamnă „mult timp”.

Eşti rupt pentru mult timp, cufundat într-un vid de informaţie orice şi în întâmpla celor dragi.

De multe ori comandanţii – au acest drept – opresc telegramele care anunţă nenorociri.

Ce poate să facă un om în mijlocul Atlanticului?

Şi cu cât este mai întins, mai lung intervalul, cu atât creşte şansa ca la”: ircere să primeşti brutal – ca un pumn în faţă – vestea unor nenorociri.

Profesorul Pora, un specialist în viaţa animalelor de apă, care a participat: expediţie ştiinţifică în Oceanul Indian, scria despre vapor:

„” „Uliţele oraşului nostru plutitor nu au decât o singură perspectivă, aceea i iteptării”.

Vaporul este cel ce îngemănează spaţiul cu timpul trăit ca o ruptură sufletească pe unde năpădeşte angoasa. Sindromul chesonului.

Fieroaica înainte navigaţia era o supunere la natură. Vânturile, valurile.

Astăzi este în primul rând o supunere la artefact, la

meşteşugul (tekhne) altuia pe care, n-ai ce face, îl înghiţi, ca pelicanul. Ispăşeşti pe mare păcatele îndepărtate (în timp şi spaţiu) ale unui şantier, ale unor administratori, ale unor contabili. Navighezi pe scadenţă.

Dacă în plus mai eşti şi tâmpit termenul de onorare a scadenţei se scurtează.

Marinarul român despre şantierul din ţară:

„Dacă intri în şantier, ieşi cu maţele târâş...”

Dar în altă parte? În altă parte costă, dolari n-avem şi se poartă „cu mijloacele bordului”.

Nelu – electricianul, cel care în tot ce povesteşte are un back-ground de ironie prudentă, uşor revoltată, uşor răuvoitoare – las că ştim noi...

— Ne povestea odată de cele şase luni de aşteptare la Aden. În ’79 cu Filioara. Aveau o pală de elice ruptă. Alimente nu mai erau, apa era livrată cu zgârcenie; aer condiţionat nu exista, erau 50° la umbră. Nişte italieni s-au oferit să repare elicea dar au cerut 33.000 de dolari. Nimeni nu se hotăra ce să facă. Din ţară veneau tot felul de ingineri care făceau plajă şi buf şi plecau tot cum au venit. Mâncau fripturi în acelaşi careu cu oamenii bordului, care mâncau „diferite căcaturi”.

S-a decis transbordarea mărfii pe alte nave. Efectuată cu mijloace improvizate, în căldura înăbuşitoare de afară era un blestem. Restricţia de apă însemna că nu puteai face duş când erai murdar sau când te înăbuşeai de căldură. Final au inundat magazia prova şi au ridicat pupa scoţând elicea din apă. Timp de o lună oamenii atârnaţi în frânghie şi cu centură de siguranţă au tăiat cu bomfaierul pala de elice, cea simetrică cu pala ruptă. Şi după cele şase luni de stat în loc s-au târât acasă în două pale.

Te sui pe o navă şi încet-încet fieroaica îşi dezvăluie micile povestioare murdare de familie.

A

Îl auzi pe skiper:

— Ce... mea, vaporu ăsta a fost făcut din resturi!

Ambele bărci de salvare sunt din aluminiu.

Nu se mai admite; normele internaţionale pretind

fibră de sticlă.

Nu contează, Jean boxează!

Motorul bărcii e bolnav, din doi cilindri merge numai unul.

Trebuie să comandăm barcă la Suez ca să lege parâma pe canal (obligator conform legii dacă se opreşte caravana de vase), că pe asta nu suntem siguri.

Nu importă, Jean suportă!

În magazii intră apa. Defect de construcţie. Înainte de a sosi la destinaţie să predăm marfa noastră, tabla, trebuie să aruncăm peste ea o găleată de motorină ca să-i mai sară rugina.

Şi dacă la întoarcere ni se vor da mărfuri generale? Intră apa peste ele şi putrezesc.

Trebuie să intrăm şi pe fluviu la chinezi…

Intrarea pe râu e o problemă pentru mecanici, la tubulaturile de răcire, chiar fisurate, sărurile din apa de mare lipesc fisurile. Apa dulce le dizolvă însă şi totul începe să băltească…

Fieroaica pe care stau este pentru mine o permanentă provocare. Mi se oare ireal să stau pe apă pe un fier.

Desigur, Arhimede ne-a demonstrat că…

Numai că Arhimede era raţional iar eu, din când în când, sunt emoţional.

Le vin est fire, il faut le boir!

Ai tras dopul, vinul trebuie băut.

Un vapor odată lansat la apă începe să se topească ca săpunul scăpat în cadă. Apa sărată îl roade. Bătăile lui de inimă sunt loviturile de maţagon, ciocanul le scos rugină. Râia ruginii vine de îl spuzeşte tot timpul şi marinarul cu ciocanul şi pensula de vopsea e mereu călare pe el, într-o luptă final inegală. Rugina se umflă în buboaie, în muşuroaie şi în zilele frumoase auzi bubuitul ciocanelor, scheunatul turbinei.

Ciocănitul a peste zece maţagoane ce plesnesc rugina într-o contopire rapidă şi neregulată, împletiri şi despletiri de ritmuri individuale îmi evocă: ascolindu-mi un

sentiment neplăcut, vechiul Egipt. Vaporul ca o piramidă care rugineşte; dă-i cu ciocanul, dă-i cu vopseaua, dă-i cu sclavii acestui service rrimitiv şi perpetuu. Un Sisif al coroziunii. Maţagonitul se face cu sudoare. În crmp ce oamenii dau cu ciocanul am permanent un sentiment de profitor. De cercă aş sta tolănit în rişca în care asudă pedalând mulţi alţii. Puţini ştiu că marinar este în mare măsură – ciocănar.

Vaporul are ceva de organism biologic. Pentru a-şi menţine structura, c-entru păstrarea coerenţei biologice organismul cheltuieşte sub forma „pompelor celulare de ioni” două treimi din energia sa, numai ca să nu îşi risipească şinele. E; te energia pentru supravieţuirea în identitate.

Organismul trăieşte oxidându-se, vaporul se degradează oxidându-se, ruginind. Oxos înseamnă ascuţit, muşcătură. Rugina muşcă. Ambele.

— Etabolismul organismului şi supravieţuirea navei, lupta împotriva muşcăturii – ginei, presupun o muncă permanentă şi nespectaculoasă. Înainte de a naviga, de a scăpa de furtună, stânci, corali, bancuri de nisip, de a se strecura prin strâmtori, vaporul trebuie să se scuture de rugină.

Servituţile trupului!

În lupta asta – cel puţin pe vapoarele româneşti – avantaj rugină.

Unii bagă vapoarele în doc şi luptă cu rugina gospodăreşte, noi le cârpim pe parcursul voiajului.

Şi pe punţi şi structuri înfloresc petele ruginii…

Iar pe cocă, pe partea imersă, înfloreşte „barba” – scoici, alge. Dacă se descarcă vaporul după un drum lung şi „iese din apă” o vezi. Şi asta se ia. Vaporul trebuie bărbierit periodic.

Şi mai sunt şi alte forme curioase de autoconsum.

Bunăoară, afli că şobolanii ţi-au ros temeinic parâmele. Pe mare trebuie să lupţi permanent contra timpului care îţi mănâncă vaporul precum Saturn (Cronos) pe propriii săi copii.

Navalizare

Navalizarea este adaptarea prin construcţie la solicitările mării. Totul trebuie să reziste la scuturat, la lovit…

Bunăoară NAVROM-ul este un enorm consumator de becuri. Spre deosebire de alte echipamente, becurile nu sunt navalizate şi li se scutură filamentele. Marea uzează echipamentele. Posibil şi oamenii.

„Dintr-un om poţi face marinar, dar din marinar nu mai poţi face om” mi s-a spus odată.

Observaţie polisemică, deschisă, o poţi interpreta cum doreşti. Toţi marinarii au din când în când mici căderi când la roata lor dinţată dintele nu mai calcă pe dinte…

Domnul Şef (titlu aproape aristocratic al Şefului Mecanic pe orice vapor) poreclit pe vaporul nostru Domnul Diriginte…

Un copilaş cu chelie, om în vârstă, fin, cu ironia blândă.

Nu suportă să se ţipe în maşină. Un om cu mai multe probleme psihice în trecut. Le evocă foarte discret dar nici nu le ascunde. A trăit două scufundări şi trei incendii. O dată a fost ars destul de rău. La scufundarea lui „Ploieşti” în strâmtoarea Mesina, cineva i-a preluat moartea.

Trebuia la acea oră să fie în maşină de unde nu a scăpat nimeni viu. Gaura rezultată din coliziunea cu o altă navă fiind foarte mare, inundarea compartimentului maşinii a fost practic instantanee şi oamenii au fost presaţi de apă pe grătare.

A ajuns sinistrat într-un hotel la Mesina; se făcea anchetă, erau compătimiţi dar şi reţinuţi – deşi victime.

Şi drept morală, din vitrină la hotel, zâmbetul strâmb a lui tovarăşu’ Ceauşeascu! L-au întrebat pe hotelier. Era plătit să-l ţină acolo în vitrină. Făcea business cu zâmbetul lui tovarăşu’ din România.

*

* * *

Noaptea, ne întâlnim cu un petrolier în Golful Aden. Trecerea se face după reguli clare: *Verde-n verde, Roşu-n*

roş.

*C-aşa-i drumul din strămoşi... înce*pe secundul, care e în cart, o poezioară mnemotehnică a unui vechi comandant de marină.

Acu treaba-i încurcată, după regulă ar trebui să ne evite el, dar după estimarea situaţiei se pare că i-ar fi peste mână.

Aşa că secundul contactează petrolierul prin VCF (radiotelefon):

— Tanker bound to East. This is a ship four miles ahead of you. (Petrolier mergând spre Est. Vorbeşte vasul cu patru mile în faţa ta.) Asta cum merge prin gura golfului sigur trebuie să aibă radarul pornit... What about green to green?

(Normal se trece roşu-n roşu; dar dacă îl evităm noi, formula devine verde-n verde).

— Ship four miles ahead. I read you loud and clear. Green to green. Thank's **you.**

(Vas cu patru mile în faţă. Vă aud foarte bine. Verde în verde. Mulţumesc).

— O.K. Have a nice trip.

Limbajul este codificat, un sleng marinăresc nicăieri scris ca atare, dar rerpetuu uzitat.

I read you loud and clear. Te **citesc** tare şi clar.

Orice micro-univers are ca cheie de boită, ferment ce încheagă, propriul

Imbaj.

Spelarea pe litere pe mare este o nouă formă de pictografie, oricât de reradoxal, orală! F e foxtrot Te tango X e X-ray!

Cifrele se descompun – componentele se pronunţă dual în spaniolă şi engleză.

Zero este „nada – ziro”.

Găoacea spirituală a marinarului e tapetată cu practici verbale tradiţionale. I întâlnire, un schimb de amabilităţi...

Numai că povestea are şi o altă cheie de citire.

După ce ne despărţim de petrolier, Moise, căpitanul

îmi explică:

— Pe mare trebuie să ţii tot timpul seama de nebuni. Şi cine se duce pe mare? Numai un nebun...

Sigur că eliberarea brevetelor se face foarte strict şi riguros, dar...

Mi-au povestit unii de un ofiţer îl punte; a terminat institutul la 37 de ani, la seral. Până a terminat, pleca în voiaj cu foaia ruptă din catalogul Neckermann şi obiectul încercuit – în funcţie de ce comandă îi făceau şefii de catedră.

Era alcoolic; când era băut era violent, umbla cu cuţitul şi avea marota să urce în comanda, să schimbe de drum.

Mi s-a povestit despre un comandant de peste cincizeci de ani, cam straniu care de la un timp auzea cum cântă piticii pe mare.

— Auzi cum cântă piticii?

Până în ziua (sau noaptea) când a sărit la baltă şi dus a fost în Mediterana.

Eroarea umană este cauza incidentelor critice în 45% din cele petrecute la staţiile atomo-electrice, 60% din catastrofele aviatice şi 80% din catastrofele pe mare.

Ochiul

Ţin minte cât m-a izbit ochiul Domnului de pe frontonul bisericii de pe Calea Victoriei vis-à-vis de Academie.

Ochiul unic, fără pleoapă, simbol al Esenţei şi Cunoaşterii divine la creştini.

Ochiul fardat al egiptenilor, simbol sacru pe care îl găsim pe toate operele de artă – sursă a fluidului magic, ochi lumină purificator.

Ochiul este un stăpân al mării din vechime.

Navele aheenilor ce atacaseră Troia aveau pieptul purpuriu şi „ochi” albaştri la prova, ne relatează Homer.

...Malta, bărci din lemn, vopsite în verde sau albastru.

Pe provă OCHIUL – ochiul zeului egiptean Osiris, protectorul marinarilor.

…Macao. Pe prova galioanelor o gaură rotundă şi vopsită imită ochiul, ne relatează Ibáñez în călătoria sa în jurul lumii.

Marinarii chinezi nu au încredere să se îmbarce pe un vas dacă acesta nu are ochi. Ei ştiu că astfel în timp ce dorm sau în întunericul furtunii jonca lor care prin faptul că există dobândeşte o viaţă misterioasă, ca toate obiectele, va vedea recifele şi stâncile, ocolind acele primejdii ca un animal prudent. În Vietnam, o joncă nouă, în timp ce i se străpung şi se pictează ochii se spune că „i se deschide lumina”.

Ochii!

Delirul lui Ţuculescu pe mare.

Vaporul e noaptea ceacâr – un ochi roşu şi unul verde.

Reia, fără să ştie şi în scopuri pragmatice, o veche tradiţie mistică.

Şi la vechi indieni şi la taoiştii chinezi cei doi ochi nu sunt echivalenţi – ei reprezintă cele două surse de lumină, soarele şi luna.

Tradiţional, ochiul drept (soarele) corespunde activităţii şi viitorului, ochiul stâng (luna) pasivităţii şi trecutului.

Şi uite aşa batem marea cu soarele nostru într-un bord şi cu luna în altul.

Doi ochi diferiţi ca şi cei ai sufletului nostru.

Sufletul după Silesius, are doi ochi – unul priveşte timpul şi celălalt este întors spre eternitate.

Echipaj

„Two is company, three a crowd”.

ABlestem: Există o mare diferenţă între un birjar fi un profesor universitar dar nicio diferenţă între o şedinţă de birjari şi o şedinţă de profesori universitari

Cuvântul provine de la germanicul skip-navă. A intrat în franceză prin forma normando-picardă. A echipa a însemnat a îmbarca, apoi a asigura o ambarcaţiune cu toate cele necesare. Final „echipaj” a ajuns să însemne

ansamblul tamenilor navei. Oameni diferiţi, de vârstă diferită, diferiţi şi ca nivel cultural iar predestinaţi unei convieţuiri strânse, timp îndelungat în cuşca metalică trâmtă numită vapor. O convieţuire prea lungă, prea aglomerată şi inevitabilă.

Colegul meu, doctorul Covrig, vorbea odată despre monotonie: când mm mâna pe fundul nevestei parcă aş pune mâna pe propriul meu fund. Dar monotonie, repetarea până la saturaţie a feţelor cu care te întâlneşti în spaţiul rtgust al existenţei cotidiene, poate fi încă partea foarte bună a lucrurilor. Mai rin este când te întâlneşti zilnic şi nu poţi evita oameni care îţi repugnă, care te cirbesc, care te revoltă, pe care ajungi să-i urăşti.

Demult am văzut un film american „Lanţul” cu Sidney Poitier. Doi reţinuţi, un alb şi un negru, legaţi de acelaşi lanţ, reuşesc să evadeze. Sunt. Egaţi de lanţ, soarta lor este una şi ura face parte din această soartă. Filmul se termină omenesc şi optimist, un imn al solidarităţii umane şi al depăşirii rreiudecăţilor. Numai că asta e în film iar în viaţă de multe ori este exact pe dos.

Dezavantajul vieţii pe vapor este că fiecare stă prea adânc cufundat în retaliile vieţii celuilalt. Prea aproape. Un câine dacă intri prea aproape în spaţiul în vital, dacă îi depăşeşti zona lui de gardă, te muşcă.

Un tablou trebuie văzut de la o oarecare distanţă. Atunci este tablou. Privit de prea aproape vezi numai zgrunţura culorii ce îşi pierde sensul. Un echipaj suferă de nevroza animalelor de cuşcă îndesite prea tare la grădina zoologică. Şi apoi omul îl cunoşti cu adevărat la puşcărie, la armată sau pe vapor. Acolo îşi dă măsura.

Zarganu, colegul meu timonier, o viaţă pe mare, afirmă categoric:

„Vaporul fără comandant poate mai pleacă – dar fără curve – niciodată”.

Dintr-o altă discuţie:

— Câţi suntem?

— Patruzeci (eram 32).

— Cum atâţia?

— Păi sunt cincisprezece care fac cât doi.

— Hai bă, las-o.

— Nu bre, nu la muncă mă refer, la curvie.

V-am povestit vreodată cum a picat Mitică marinarul cu buful, la vamă, la Constanţa?

Uite cum stau lucrurile, aşa cum ni le-a spus într-o noapte înstelată pe la ecuator, Mitică a cărui mizantropie deriva din tot soiul de experienţe în sânul unui colectiv unit – unit de pereţii coliviei numită vapor.

…Am băgat într-o magazie din prova. Aveam eu acolo un loc pe care-l ochisem, am făcut un pod de scânduri. Am băgat la blat trei inşi acolo, cartul nostru; erau 150 de kile de cafea şi 50 de cartoane de ţigări. Locul bun de tot, n-aveau cum să-l găsească. Dar era noapte cu lună când am lucrat, se vedea din comandă. Sigur ne-a văzut căpitanul. Când a venit la Constanţa controlul n-a găsit nimic.

— La orice mineralier care vine din India sau din Brazilia – Venezuela trebuie să găsim. Ştim că aveţi şi avem ordin să găsim. Dacă nu găsim nimic atunci facem supracontrol, demontăm şi poate vă găsim totul.

Şi atunci în acest no man's land între nimicul din mâna vămii şi ameninţarea care plutea asupra Totului, şi-a zis căpitanul să le da o „gaură”. Căci ei se mulţumesc cu una singură.

— Căutaţi la magazia 7. Parcă e ceva…

Şi au găsit.

Numai că cei trei ţapi ispăşitori ai echipajului, care a scăpat – că toţi aveau băgat la blat – n-au fost de fapt despăgubiţi.

S-a făcut o chetă; unii au dat, alţii n-au dat; s-a strâns puţin, foarte puţin şi ce s-a strâns a oprit şeful mecanic care avea de plătit o amendă de 10.000 lei (pe banii vechi, sumă mare) pentru că a poluat apa în port cu carburanţi. Mitică practic n-a primit nimic, a primit ceva doar aşa o amăgire.

Cu căpitanul ăla Mitică a mai navigat, s-au mai întâlnit pe vapor.

— Bă Mitică, v-au dat oamenii banii?

— Foarte puţin, dom căpitan, foarte puţin...

Suflete mari, boieri, păguboşi, curve, naivi, victimele conjuncturii şi victimele băgatului la înaintare.

Echipaj.

Moartea cu chip de femeie

Nu râul de mure e râul cel mare Ce-l roade în piept pe matroz Ci lipsa femii şi lung-aşteptare în porturi sunt racili ce-l rod.

De foame scoţi colţi ca de câine şi muşti de sub talpă pământ Dar foamea din sânge vrea altfel de pâine Ce-ţi apără dorul flămând.

De sete bei apă stătută din smârcuri Storci spuma de mare s-o bei Dar setea din sânge doar fragede sfârcuri Ţi-o sting, şi-alinări de femei.

Năvâlă-n localuri, năvală-n taverne cu ochii setoşi şi flămânzi şi Calea Lactee coboară la scene

A

În ochii femeilor, gingaşi şi blânzi.

Autorul versurilor este un truditor al mării, un timonier care a publicat cândva, undeva, cumva, o culegere. Acum câţiva ani era pensionar în Bucureşti. Un om ce şi-a rimat şi ritmat, cât s-a priceput, viaţa şi suferinţele pe apă.

Femeia, una din marile suferinţe.

Femeia a fost şi este blestemul omului pe mare. Blestemul setei neostoite. 3-estemul, preţul supunerii la instinct. Preţ ridicat plătit de marinar înainte, clătit şi acum. Marinarul a fost întotdeauna un plătitor de lux. Descoperirea Americii pentru Europa a însemnat şi descoperirea sifilisului. Este astăzi aproape. Gur că sifilisul a fost adus în Europa de către prima expediţie a lui Cristofor Columb (1492 – 1493). Până la Columb sifilisul era o boală a Americilor, blândă. Culmea, nevenerică.

Sifilisul este o boală cu transmisie venerică (prin contact sexual) şi nevenerică şi totodată o zoonoză, o boală pe care o fac şi omul şi animalul, Ceasta boală datorată unei bacterii anaerobe, Treponema pallidum dă modificări caracteristice ale scheletului. Pe un asemenea schelet al

unui urs, aparţinând unui exemplar ce a trăit acum 11.500 de ani şi prezentând leziuni caracteristice de sifilis, schelet găsit în America de Sud s-a precizat că boala exista încă de pe atunci. Pe scheletul omului martori ai infecţiei sifilitice apar cam în anul 600 după Cristos când în America apar comunităţi agrare stabile şi relativ mari. Îmbolnăvirea se făcea neveneric, o cale presupusă fiind copiii, care se înghesuiau unul în altul în nopţile friguroase. Marinarii lui Columb s-au îmbolnăvit veneric. Dar la europeni boala şi-a schimbat caracterul. Ea a devenit epidemică, rapidă şi mortală. Evoluţia era înspăimântătoare: pielea şi ţesuturile suferinzilor se descompuneau, putrezeau şi cădeau extremităţi, organe genitale. Oamenii deveneau nişte mutilaţi, urât mirositori, mulţi mureau.

La scurtă vreme după întoarcerea lui Columb în Spania, mercenarii spanioli au participat la asediul Neapolelui în armata regelui francez Carol al VII-lea.

Mercenarii au început însă să moară ca muştele, se pare că din cauza noii boli, sifilisul. Când armata a fost demobilizată boala în formă venerică s-a răspândit prin toată Europa. Şi nu numai Europa. În forma sa virulentă în 1506 – 1509 atinge China! Nimeni nu a scăpat de sifilis. Toate capetele încoronate ale trecutului aveau strămoşi sifilitici, nişte antecedente care s-au resimţit şi asupra lor.

Tratamentele la început au fost barbare şi inutile: în 1503 chirurgii-bărbieri din Franţa „vindecau” sifilisul arzând rănile produse de boală cu fierul roşu. Apoi însă au apărut mercurul, arsenicul, bismutul, iar în cele din urmă penicilina.

Marinarul putea să răsufle uşurat. Toţi navigatorii celebri au avut sifilis: Cristofor Columb, Ferdinand Magellan, căpitanul James Coolc. Este drept că de-a lungul istoriei ei s-au aflat într-o companie selectă: Ludovic XIV al Franţei, Petru cel Mare al Rusiei, Napoleon, Nietzsche, Goethe, Beethoven.

Iată însă, în 1981 în S.U.A. este semnalat primul caz de SIDA.

O boală a maimuţei africane apărută la om după ce a

mâncat carnea acesteia?

Nimeni nu ştie precis. Dar ce se ştie este că femeia poate fi o condamnare la moarte.

Marinarii sunt din nou victime sigure prin ceea ce o reuniune a Organizaţiei Mondiale a Sănătăţii (OMS) şi a Organizaţiei Internaţionale a Muncii ce a avut loc la Geneva în octombrie 1989 a definit ca context de risc: mobilitate geografică, posibilităţi restrânse de contacte sociale la bord şi ia ţărm, diversitate culturală a mediului de muncă.

Recunoaşterea marinarilor ca o grupă de risc SIDA nu duce numai la grija faţă de ei. Duce, cel puţin în unele părţi deocamdată, la îngrijorare şi discriminare. În Coreea de Sud pentru a coborî la ţărm ţi se cere un certificat de non-contaminare SIDA. Va fi măsura anulată în urma protestelor sindicatelor marinăreşti sau o vor aplica şi alţii? Viitorul este nesigur.

Există şi metode sigure de a nu face SIDA.

Femeia gonflabilă „de cauciuc” a apărut în Anglia cu 300 de ani în urmă. Majoritatea cumpărătorilor erau marinari. Primele modele aveau dezavantajul că nu puteau fi transportate decât în mărime naturală.

Nu puteai să-ţi ascunzi „legătura”. La mijlocul secolului XVIII li s-a pus până şi păr pubian – şuviţe de păr natural cumpărate de la tinere nevoiaşe. Dacă o voiai fecioară, nicio problemă. Un fabricant din Glasgow a produs asemenea păpuşi având himen. După întrebuinţare o puteai readuce la fabrică să o fecioreşti la loc. (Procedeu nu tocmai original, câte feciorii nu au refăcut cu câteva fire colegii mei ginecologi în zilele noastre!).

Avantajul păpuşii este că e fidelă şi nu îţi dă nicio boală. Nu totdeauna. Mi s-a povestit, şi cel ce a făcut-o mi-a jurat că e adevărat, că un individ care a intrat în cabina comandantului şi i-a violat păpuşa a făcut o blenoragie.

De când am navigat nu am văzut niciodată o păpuşă, ca medic nu cred că se poate lua chiar în felul ăsta o blenoragie dar… „dacă n-ar fi nu s-ar povesti”.

*

* * *

F., tânărul ofiţer mecanic cu care am bătut mările sudului. Subţire, hieratic, o arcă rătăcit pe vapor şi în lume. Civilizat, prudent.

Vine în comandă, noaptea; şi el e nevrozat, departe de casă, nu poate dormi. Ca şi mine, de aceea ne întâlnim aici în miez de noapte.

— Ce faci doctoreaso?

— Bine conte de Bielă-Manivelă!

Şi încet-încet ne înşurubăm în Marea Tacla.

— Cum sunt thailandezele, inginerule?

— Ei, cu risc. Eu eram cam speriat, mi-era şi mie frică de boli, dar după trei zile de dezmăţ general n-am mai rezistat.

Eu aveam un principiu să fug ca de dracu' de cele drăguţe şi s-o iau pe cea mai urâtă, că e cea mai sigură. La boli mă refer.

Era una, Tamponata (parcă o lovise vagonul, avea un nas de se întindea re la o ureche la alta). Cu un păr negru de bătea în violet. Nu era frumoasă dar i „ea faimă bună şi se bucura de succes. Aveam 39 de oameni în echipaj şi trecuse pe la vreo trei sferturi. Cum să o iei pe asta?

Chestia asta că cea mai urâtă e cea mai sigură, o fi adevărată dar nu totdeauna.

Unii au luat-o pe Maimuţa, urâtă că ai fi fugit de ea ca de dracu' dacă ai fi tntalnit-o în piaţa Chiliei în Constanţa, ba ai fi şi scuipat. Dar pe vapor…

Eu de Maimuţa ar fi trebuit să am parte conform principiului meu, dar – a găsit unul să o iubească, dobitocul, a luat-o şapte zile la cabină (20 de parai? C zi), i-a mai luat şi ceva ţoale. Curată. Toate erau curate şi spălăcioase, toată cina spălau de ale băieţilor şi lenjeria proprie. Curată Maimuţa dar i-a dat tipului şi păduchi laţi şi sculament. Şi culmea i-a dat păduchii laţi chit că era rasă jos. Eu am luat pe una mai boccie, care nici nu a circulat prea tare, a fost numai pe la alţi trei. De unde ştiu, păi ne-am întâlnit cu toţii – blenoragie şi Trichomonas. Altfel însă fată curată, nu punea mâna, aveam toţi banii în

cheson într-o carte; nici nu a deschis chesonul. Aveam o mulţime de sucuri, antidot de la vapor, i-am zis să ia când vrea, dar nu o făcea decât dacă i-l dădeai în mână. Oricum, când am văzut că mă usturǎ, m-am dus la asistentă. Căci, culmea, aveam asistentă la bord. Jenă mi-era, dar, mă rog. Mi-a făcut Eritromicină şi Moldamin. Dar nu mi-a trecut că aveam şi Trichomonas. Aşa că m-am dus la Singapore la doctor. Când mi-a spus să mă dezbrac şi s-o scot de frică şi de emoţie nu o mai găseam. Parcă dispăruse!

Mi-a luat sânge din venă, secreţie de pe uretră cu o ansă şi a început să moşmondească ceva. Mie mi s-a oprit inima, am zis că am SIDA că prea moşmondea. În fine, mi-a dat tratament, două săptămâni de zile nu aveam voie să beau, dar părea că lucrurile o iau pe calea cea bună.

Numai că într-o zi mi-a zis unul:

— Voi ăştia cu scurgeri sunteţi nişte fericiţi. Doar că faceţi nişte injecţii în cur şi aţi scăpat. Dar să vezi dacă faci vegetaţii!

Eu cu ideea asta în cap, odată, când am ieşit din maşină (şi e o căldură acolo, transpiri a naibii) mă uit şi înlemnesc: vegetaţii! De fapt erau nişte scame albe de la chilot care se lipiseră de prepuţ. Am înnebunit. M-am uitat imediat în oglindă să văd dacă nu am albit. Ştiam că se mai întâmplă ori acum mă simţeam mai rău ca oricând. Am atins-o pe una: dură. Şi când am atins alta s-a luat pe deget. Am văzut atunci că e scamă. Dacă poţi să te ridici în aer, să pluteşti de bucurie, atunci asta era starea mea. Simţeam că plutesc.

NOAPTEA-I NEAGRĂ

P…

— INEAGRĂ

CINE STĂ SĂ MAI ALEAGĂ…

Vulgar? Nu vă place? Vă revoltă? F

F. este un om blând, civilizat, tipicar, care-şi iubeşte nevasta şi copiii. F.

Nu este un infractor, F. este o victimă.

…A

Piesa „Marinari şi curve” nu-i o comedie, e mai mult

o tragedie. Înainte de a arunca piatra urmează sfatul biblic şi judecă-i pe toţi, punându-te în locul lor.

Povestea unui galbin şi a unei parale

Totul e semn al unei clipe. O semnificaţie.

Geamul unuia din cele două hublouri din baraca lui Florin „Piticu" este opac perlat. Înaintea lui Florin acolo locuia un stagiar.

La Bangkok, când au venit gagicile, una i s-a băgat în cabină, practic s-a mutat la el. Neinvitată.

Stagiarul a cărui dominantă era buful nu femeia, care îşi ţinea banul, n-a vrut să-i facă nimic.

Atunci ea a luat scrumiera şi a dat în el, nu l-a nimerit dar a plesnit geamul. Fiecare loc e o suprapunere de istorii. Un foitaj.

Sunt atât de complexe încât de fapt fiecare clipă e o renaştere a locului. Poate dacă am reuşi şi noi, ca indivizi, să ne pierdem continuitatea ar fi cu mult mai bine.

Femeia asta ascunde pe cineva în baie (Natura nu suportă vidul)

„Mai amara decât moartea e femeia" Ecleziastul

Mai ţineţi minte versul lui Marin Sorescu? „Femeia asta ascunde pe cineva în baie". Nicăieri nu este mai adevărat ca pe mare.

Pe navă se îmbarcă un asistent medical. Prospătură care nu a mai navigat.

0 victimă desemnată. La miezul nopţii cei de pe comandă văd că are hubloul. Uminat. Nu doarme. I se dă un telefon şi este chemat la cafea. Şi fiecare „intră cu lozul", „bagă din top". Secundul, părând a continua o conversaţie întreruptă, povesteşte cum a prins-o pe nevastă-sa; arta e să pari cât mai dezinvolt şi erosimil. Comandantul, calm, liniştit, oftează: „copiii nu-mi seamănă... dar iita-i situaţia, ştiu, dar acum ce vrei să fac, să plec din casă şi să mai şi plătesc censie alimentară..."

Altul, jos în careu, băgat şi el în complot, i-a spus asistentului medical: Icrănit, negru la faţă, că mai aveau de făcut radă trei săptămâni „Nu mai fi nervos, ori o lună ori patru luni tot aia-i. Femeia nu stă mai mult de două

ăptămâni”.

Şi uite aşa azi, aşa mâine, până când odată când era singur cu cel ce îmi povesteşte, într-o noapte, în comandă, asistentul s-a înroşit brusc ca un rac, chelia i-a devenit purpurie şi izbind îngrozitor cu pumnul în masa de comandă

1 spus între dinţi:

— Numai să vin eu acasă şi să-mi spună că e obosită! (la o dovadă directă că putea să se gândească, să o imagineze). Toţi s-au speriat că prea l-au montat dar nu mai aveau loc de întors înapoi. Oricum, a fost singurul drum al asistentului medical. Alt voiaj n-a mai ricut. A renunţat la navigaţie.

...Operaţiunea „Stimularea imaginaţiei”.

Dacă tragedia este un catharsis, în doză mai mică devine venin, te face apt de îndoială, de transfer care te ţine în domeniul posibilului. Nu te eliberează, te înlănţuie.

O aplicaţie a principiului a fa. Cut „Făureiul” pe Dunăre.

Cădea noaptea, trebuiau să urce cu vaporul spre Galaţi şi pilotul nu prea are voie să navigheze pe întuneric.

Şi atunci skiperul şi Romeo telegrafistul „au băgat din top”.

Când a urcat pilotul ia bord se cam însera, urmau să ancoreze. Romică a început, continuând de la mijloc, aşa-zisa relatare cum şi-a prins nevasta când s-a anulat o prezenţă la bord.

Povestea, povestea iar pilotul gălăţean plecat de acasă se albea, se trăgea la faţă.

După care îi spune skiperului:

— Dom’comandant dacă aveţi curajul şi vă luaţi răspunderea, poate sărim peste seară şi ajungem la Galaţi.

Skiperul care urmărise cum înghite pilotul nada, s-a lăsat greu, apoi mai uşor şi în final a acceptat.

Vorba lui Epictet:

Din tot ce sunt lucrurile cel mai mult sunt gând.

Glumele despre funie în casa spânzuratului au o ambiguitate pe care neofitul mării încă n-a încorporat-o.

Un naiv, la primul voiaj, ciuleşte urechea şi imaginaţia.

— Nu se poate, dom'le. Nu se poate. Las că ai să vezi şi tu. Cum o să vii acasă din voiaj o să te întrebe nevasta:

— Ai venit? Când pleci din nou?

Şi vine naivul acasă şi nevasta, ce crezi, exact asta îl întreabă. Cu sau fără rea intenţie.

Numai că omul – precondiţionat – îi trage o bătaie şi vine să se culce la vapor.

Un altul, în lungile seri din comandă când întunericul şterge feţele şi permite o curgere şi mai largă a discursului, gândului şi dezvelirii, navigă prudent între cele două ape ale glumei şi exorcizării:

— Eu dau telefon: un telefon costă mai ieftin ca o căsnicie.

Şi mă aşteaptă acasă pijamalele călcate…

În filigran adică pijamalele uzate de „Neluţu”…

Naivul întinde urechea, ascultă şi venind acasă găseşte… pijamalele călcate. Scandal monstruos. Căci una e să ştii preţul şi alta e să-l plăteşti.

Pe mare poate să reziste numai ăla pe care îl ţin maţele să plătească.

— Ce e un leu doctore pentru un telefon? Nimic. O căsnicie costă mult mai scump.

Cel care îţi ţine locul are o denumire generică pe care toată lumea o ştie – Neluţu.

Specialiştii în teoria limbajului susţin că în societăţile primitive denumirea e o formă de luare în posesie. Cine pe cine posedă?

Toţi ştiu de bancul cu Neluţu, mai puţin nevasta.

Şi uite aşa unul primeşte telegramă de acasă de la nevastă:

„Neluţu vrea mulinetă”.

Neluţu este cumnatu-său. Aşa îl cheamă. Şi totuşi…

Amuzament gros al colegilor de navă.

Nevasta nu ştie de sinonimia involuntară a lui „Neluţu”.

Neluţu vrea… Neluţu e la fel de prezent în viaţa

fiecărui marinar ca Sfântul Duh în viaţa catolicului.

Cel mai important om e omul de lângă tine.

Acest proverb arab este blestemul vieţii de marinar atunci când nu pleacă de la cazul rar – înţelepciune, nu cinism – al lucidităţii asumate.

Atunci totul devine un regret, un minus habens dar nu o suferinţă. Altfel însă... altfel totul devine un fel de SIDA, bombă cu mecanism întârziat care nu ştii când şi cum „va plesni”, factor de autodistrugere încorporat structural în orice căsnicie.

Căsnicia devine o minciună fastuoasă căci orice venire este o sărbătoare; o sărbătoare a schimbului de bunuri: buful contra familie. Vidul se încheagă în bancul ambiguu cu Neluţu care „acum îmi bea cafeaua şi îmi fumează ţigările”.

Iar descântecul e prin banc:

Tatăl meu e marinar Eu... marea în Biscaya
Şi cară ca un măgar Tu trotuarul în Mamaia
Iar mămica mea cea bună Pe mine mă... hula
Dă tot buful pentru... Pe tine te...

Cum poţi interpreta bancul cu Bulă? îl ascult în comanda de navigaţie, unde stă cartul dar şi o mulţime de gură cască, aşa, un club.

„Bulă vine la doctor:

— Am venit pentru nevastă-mea. Se întâmplă ceva cu ea. La fofoloancă are nărui în partea de sus întors în sus iar din partea de jos întors în jos.

— Şi cu ce te deranjează pe dumneata?

— Pe mine nu mă deranjează deloc, dar râd prietenii de mine”.

Toţi ascultătorii râd, se distrează. Haz mare dar mă întreb dacă rânjetul nu e strâmb şi dacă este, vorba lui Bulă, în ce parte. Ce e în mintea lor? Se consideră prietenii, se consideră Bulă? Sau şi una şi alta?

Toţi tac apoi. Serialul „marinarul şi femeia lui” este reluat în hazul general.

„Trei marinari: un amerian, un rus şi un român schimbă impresii. Americanul: Eu îi iau nevestei din

fiecare oraş câte ceva, săptămânal dau telefon că avem satelit la bord. Când vin acasă din port sun la telefon ca să nu am surprize.

Rusul: Îi iau şi eu nevestei cât pot, sun din porturi că satelit nu avem; în port acasă dau telefon, că aşa-i civilizat.

Românul bea, bea şi tace.

În final: Eu nu-i dau niciun telefon. Vin tiptil acasă, cu bâta, sun şi apoi fug la geamul din spate.

În cinci ani nu am ratat niciunul”.

Într-unul din voiaje, documentându-mă despre India, găsesc în Mahābhārata despre femeie:

„Jumătatea omului, prietenul său cel mai credincios, un izvor continuu de virtute, plăcere şi bogăţie, un tovarăş în singurătate, un părinte la sfat şi un repaus în trecerea prin sălbăticia vieţii”.

Da, nu e uşoară soarta marinarului!

Alcool

Cuvântul provine de la arabul Al-cuhul. La început termenul desemna orice pulbere fină. Provenea de la Kohl, pulberea fină de antimoniu pe care femeile egiptene şi arabe o foloseau la „dres” ochiul.

Alchimiştii Europei de sud au folosit ulterior cuvântul pentru esenţele obţinute prin distilare de unde a derivat şi uzul curent al acestuia. În perioada elenistică (sec. IV-V după Cristos) la Alexandria, pe atunci cel mai mare oraş şi port al Mediteranei, a fost descoperit procedeul suflării sticlei. Astfel s-a deschis drumul fabricării alambicului şi obţinerii de substanţe pure.

Chimiştii arabi au folosit alambicul şi distilarea pentru a obţine parfumuri. În secolul XII la Salerno, în sudul Italiei, este obţinut alcoolul pur folosit iniţial ca medicament.

Ciuma din secolul XTV ce a bântuit Europa a dat un imens prestigiu alcoolului şi a impulsionat răspândirea şi consumul acestuia.

Se considera că cei ce beau regulat alcool nu vor muri niciodată. Numele franţuzesc al ţuicii este „cau de vie”, apa vieţii. Celebrul whisky provine de la un vechi

dialect irlandez de la vis ce – apă vie la care s-a lipit şi key – cheie, a stimula, a aţâţa.

Se deschidea cutia Pandorei pentru o toxicomanie majoră – alcoolismul. Cucerirea lumii s-a făcut sub semnul alcoolului.

După praful de puşcă alcoolul a fost al doilea instrument al „civilizării”. Manhattan, insula ce constituie nucleul actualului New York înseamnă în traducere „local unde ne-am îmbătat”. Insula a fost cumpărată de olandezi de la indienii nord-americani pe trei butoaie de rom.

*

* * *

„Tăria” este una din coordonatele majore ale vieţii pe apă.

Vaporul este un loc unde se consumă, se vinde şi uneori se produce alcool. Câţi băieţi străluciţi, unii ajunşi comandanţi, nu şi-au băut cariera şi minţile pe navă!

Alcoolul, această fereastră de vulnerabilitate, a înghiţit multe caractere şi cariere.

De ce bea omul?

De singurătate, de frică – căci marinăria este o frică cu mereu alte feţe, de moarte, de apă, de vamă, pentru cei de acasă… de viciu căci intrat în anaforul „hai să luăm una mică”, cine a băut va mai bea. Omul bea pentru că navigă şi dându-şi toată agoniseala pe chefuri ajunge să navigheze ca să bea.

Pe mare am văzut comandant cu psihic labil, altfel abstinent care se făcea praf la trecerile prin strâmtori, acolo unde ar fi trebuit să fie mai treaz ca oricând, acolo unde era greu şi riscant. Se îmbăta de frică.

La intrarea în port în Calcutta, unde trebuia să pătrunzi de pe destul de rapidul fluviu Hooghly, cel mai vestic braţ al deltei Gangelui, într-o ecluză atât de strâmtă că bordajul navei o rădea pur şi simplu şi situată practic perpendicular pe fluviu – şeful de echipaj, concertmaistrul acestei înşăilări a gigantului de metal prin urechile de piatră era beat mort.

Cu cine a băut? Cu căpitanul!

Băieţii noştri au reuşit până şi performanţa de a îmbăta pe canalul Kiel pe pilotul neamţ!

Tu stai şi dormi în cabină iar sus în comandă e ori timonierul praf ori ofiţerul de punte ciupit…

Cu Callatis în drum spre America de Sud, în largul Atlanticului.

Seară, contururile din violete devin negre, totul se şterge.

Suntem mai mulţi adunaţi în liniştea întunecată a comenzii.

Deodată o mică plesnitură pe apă. Cineva a aruncat un obiect la baltă.

— Ia vezi, nu strigă nimeni?

— Stai liniştit Doc, nu-i nicio problemă, de la brazilieni încolo trebuie să fim cu bunghiul, că o sticlă de votcă e acolo unu, doi parai.

Băutura te poate face om. Poţi înmulţi banii cu câteva baxuri de whisky fie în Scandinavia prohibiţionistă, fie în ţările habotnice ale islamului.

Dar riscurile sunt pe măsură.

Dacă vaporul „cade” primul care plăteşte oalele sparte este comandantul. Ca să ai marfa trebuie să o cumperi din locuri tradiţionale, prin „export” fără taxe vamale, ieftin. Dacă aprobă un asemenea export, comandantul este vulnerabil, dacă nu îl aprobă îşi urcă în cap echipajul care s-a dus să are apa pe mare ca să scoată un ban.

Dacă se face export şi cât anume se admite (trei sticle pe cap de om, un bax, mai multe baxuri…) este o problemă cheie a voiajului.

Dacă ai procurat, încep grijile. Eşti ca o gravidă care aşteaptă cu frică naşterea. Necazurile încep din momentul achiziţiei.

La Suez arabul, porc, poate să te dea în gât.

El ştie încotro se îndreaptă vaporul şi trage un telex la Bombay la vamă că motonava românească „Cutare” are la bord 100 de baxuri de whisky. Arabul are câştig dublu: o dată că ţi-a vândut marfa şi alta că te-a vândut (căci

primeşte cotă parte de la vameşi).

Marfa trebuie băgată cu grijă „la gaură” de obicei undeva în jungla de cotloane metalice ale maşinii căci dacă toţi ar ascunde unde îi taie capul şi ar da cui cred că ţine, ar fi moarte curată. Trebuie dat tot, grămadă şi cui trebuie.

Te caută bişniţarii şi de obicei vin cu şalupa după ce ai ieşit din port. De regulă bişniţarii sunt bara-bara cu Vama. Dar nu totdeauna. Riscul există. Există riscul ca bişniţarii să nu vină şi atunci ori bei whiskyul ori îl dai la baltă. Ia încearcă să bei singur două baxuri de whisky în trei săptămâni!

Debalastarea băuturii a fost una din cele mai pasionante experienţe ale vieţii mele de marinar.

În câteva minute trebuiau scoase lăzile, lăsate de pe bordajul înalt pe şalupă, număraţi banii, verificaţi să nu fie falşi. Tot echipajul se înşiră într-un şarpe nesfârşit de pe scările din „maşină” (a cărei adâncime este de un bloc cu trei etaje) până pe punte. Primii care trec lăzile din mână în mână sunt dintr-un grup privilegiat de la maşină care ştiu unde e „gaura”. Gaura nu este un domeniu public, este un secret bine păzit de o minoritate de iniţiaţi.

Gaura este folosită şi la băgat buful în ţară ori acolo sunt unii care te pot da în gât. Au fost şi ei prinşi la rândul lor şi acum sunt obligaţi să scuipe la Poarta îl sau la Vamă. Că altfel ori îi închide ori le ia avizul de navigaţie. Cu buful este precum era cu chiuretajele la mine la spital: toţi fac, toţi cred că au pile, nu ştii cine te toarnă din cei de lângă tine, este şi tolerat de autorităţi dar şi reprimat din când în când, nu cade cel mai vinovat iar conjunctura poate deveni soartă…

Contrabanda cu alcool se face pe încredere. Treaba este mult prea serioasă ca să se practice „ţeapa”. Bişniţarii îţi dau jumătate de bani în port şi jumătate când ridică marfa afară, în radă, uneori chiar cu nava în mişcare ei fiind în şalupă sub bordul ascuns vederii.

Numai că românul nostru are des mentalitatea omului de afaceri de tipul „apucă-i poşeta şi fugi…”

Au fost nave care au fugit cu avansul şi nu au dat marfa.

Au fost unii şi mai „deştepţi” care au băgat în sticlele de whisky ceai.

Ei şi-au tras profitul dar vapoarele româneşti care au venit după aceea au fost privite ca mâncătorii de lebede la Viena.

*

* * *

...Cea mai bună treabă e un transport de zahăr din Cuba.

Îţi faci un alambic, bagi fructe de tot felul şi zahăr din cală şi toată noaptea – pic, pic, pic.

Merge la o adică şi fără zahăr. Au făcut unii pe scară largă la indieni. Un sac de mălai, o mână de drojdie, pui alambicul la treabă.

Alcoolul pur obţinut era puternic diluat, băgat în sticla de la apa minerală de jumătăţi şi uneori se punea şi o etichetă de la „ţuică”.

Venea indianul.

— Ce-i asta?

— Miroase. Îţi place? Trei dolari sticla.

Şi culmea, mergea comerţul.

Alcoolul e o flacără ce te arde.

Şi descoperi că ajungi să faci ce nu ai fi crezut niciodată că eşti în stare.

Aşa am descoperit eu sensul expresiei „a bea cu capul în cheson”. Chesonul e un dulap.

Mai ai mult prea puţină băutură, nu mai poţi să împarţi.

Te grăbeşti, iei sticla, dai un gât şi o pui repede la loc.

Degrabă intri cu capul în cheson iar afară nu îţi mai ies decât bucile.

Frumos, n-am ce zice!

Rar, Dumnezeu îţi face şi cadouri.

Unul din băieţi în timpul bulăului era deranjat de rostogolirea unui corp greu în tavan; tavanul e dublu, să

treacă ţevăraia.

Desface melamina, bagă mâna în gaură şi reuşeşte să găsească o sticlă de cognac „Napoleon”. Plină.

Comoara (că în voiaj când ai terminat totul, o sticlă de cognac e o comoară) ascunsă în timpul unui control de vamă, şi-a aşteptat ceasul.

Câte feţe nevăzute nu are alcoolul!

Şuetă în comandă, poveşti, glumiţe – toate având încifrate o viaţă, o experienţă. Toate prezentate cu umorul şi mimica vie a unor oameni tineri, pentru care culorile vieţii încă nu s-au fanat, afectivul este dublat – în orice circumstanţă – precum căptuşeala de la haină, de seva tinereţii care îi dă turgor.

Între altele, povestită cu chef (ceva din cheful nebun cu care se făceau dansurile – carnavale ale morţii în Evul Mediu) povestioara cu vaporeanul care întors din voiaj vine acasă şi găseşte casa goală. Nicio sârmă, niciun bec, ce să mai vorbim de mobilă.

În casa goală, în baie, nevastă-sa.

— Ce-ai făcut femeie? Unde-i mobila?

— Am vândut-o.

— Şi unde-s banii?

— În pungi.

— Şi unde-s pungile?

Indexul femeii se întinde spre pielea mototolită, atârnând în falduri de sub ochi.

Toţi rânjesc, căci posibilul e numai una din faţetele de latenţă ale realului.

*

* * *

Alcoolul, prietenul nostru, căldura securizantă care îţi cotropeşte maţele, liniştirea sufletului prin degetele fixate pe păhărel. Totuşi…

Cum e cu băutul pe mare?

Şeful mecanic de pe „Filioara”, premiantul întâi ajuns pe mare, teoretician a tot şi toate mi-a dat odată, gânditor, definiţia.

Teoretic trebuie să fii apt în orice moment ca în

caz de... să te salvezi cel puţin pe tine.

Vorba lui Ilf şi Petrov din „Douăsprezece scaune”, biblia miştocărească a Comunismului: „Nu bea, căci în starea de ebrietate poţi fi capabil să te îmbrăţişezi cu duşmanul de clasă”.

Întâi haleala şi-apoi morala

„... Mângâierea trupească a poftei de mâncare”.

Conrad

„Omul este ceea ce mănâncă”.

Feuerbach

Aşa ne învaţă Bertolt Brecht. Este ce ne-a spus mai elegant deşi mai puţin plastic şi Napoleon: Drumul spre inimă trece prin stomac.

Haleala, iată marea obsesie a oricărui membru al unei societăţi penitenciare. Iar marinăria, asta-i situaţia, este o societate penitenciară tipică, Izolare, disciplină, autoritatea – oricum ai lua-o şi ai justifica-o – excesivă a unui comandant.

Mâncarea devine una din obsesiile şi refulările unor oameni care au preocupări limitate, pe măsura orizontului vizual şi totodată obsesive – ce se mai întâmplă acasă, dacă toţi sunt sănătoşi, lipsa femeii.

Există psihanalişti care susţin că ingestia de alimente este o formă vicariantă, de înlocuire, a activităţii sexuale. În lipsă de altceva dai din fălci.

Pe urmă într-o societate în care Protestul şi Contestaţia sunt prohibite iar turnătorul face parte din viaţa ta de zi cu zi, o formă admisă de protest este legată de mâncare.

O ocazie minunată de a-ţi manifesta personalitatea sub forma agresivităţii. Dar nu numai. Cum alimentele trebuie completate periodic, iar actele le semnează comandantul este o posibilă ocazie pentru cel din urmă să bage laba în cambuză. Cambuză se numeşte ansamblul spaţiilor frigorifice ale vaporului unde se depozitează alimentele. Pentru asta, pentru „a băga laba” trebuie să fii „bara-bara” cu bucătarul şi cu ofiţerul trei de punte, care face pe intendentul. Le „tragi” ceva, le este şi frică de tine

şi... merge. Cu riscul ca, uneori, echipajul prost hrănit, când se îmbată, să te alerge, aşa comandant cum eşti, cu toporul. S-au mai văzut şi din astea pe vasele româneşti.

Câţi „bagă laba” este greu de spus dar în cadrul urii de jos în sus, reversul aversului de serviciu – linguşeala de jos în sus (să trăiţi, dom comandant) faima asta s-a lipit strâns pe reputaţia comandanţilor. Este deja o piesă de folclor.

Stau de vorbă într-o noapte de insomnii comune, după două săptămâni de radă la coasta Braziliei cu Nea Crăcană, comandant bătrân, în prag de pensie. Nevrotic, bănuitor şi scârbit de toate.

— Dom comandant, la companii străine se poartă uniformă?

— Numai la cele serioase. Lor de fapt le convine căci uniforma de ofiţer de marină este respectată. Eu am două rânduri, o uniformă de lucru şi una de gală. Aia o îmbrăcam când mergeam la comandamente. Dar era riscant, mai ales în troleibuz. Că erau – cum le spune doctore, la maimuţe?

— Macacele dom’le. Şi macacele te comentau cu voce tare.

— Uite dragă, ăsta e comandant (că vedeau macaroanele pe mânecă la uniformă). E din ăia care fură din cambuză şi vin soţii noştri din voiaj şi nu mai sunt buni de nimic.

Doctore, uniforma nu-i bună pentru România.

Ei oricum, ce scapă din mâna comandantului ajunge pe mâna bucătarului. Aici un echipaj poate avea noroc sau poate avea ghinion. Un voiaj cu un bucătar nepriceput, murdar sau răuvoitor (uneori toate trei laolaltă) este un voiaj blestemat.

Sigur că puteai să scapi de el la următorul voiaj, comandantul are dreptul să-şi aleagă echipajul, dar nu chiar totdeauna.

„Tohan” un vaporaş de 4.500 de tone. Vapor bun, merita să te ţii de el din toate punctele de vedere. Minus bucătarul...

Bătrân, operat de stomac, slab (putea să facă baie într-o sticlă de pepsi), mereu cu vată în nas (când intrai în bucătărie şi îi vedeai vata din nas nu mai aveai chef chiar de nicio mâncare). Era aşa de murdar că găseai uneori etichete de la borcane în mâncare. De gătit gătea ardeiat, piperat, că nu-ţi trecea niciodată jigăraia de pe gât; şi spurcat la gură. Dacă îi ziceai ceva, obiectai cât de timid la ce băgai în gură, odată spunea: „să-mi sugi...” şi arăta cele atârnătoare. Chit că el era bucătar şi tu căpitan, adică comandant secund. De dat jos au încercat dar nu au reuşit niciodată, avea un frate colonel pe „Lenin” (la Constanţa securitatea era pe Lenin, ca şi cum l-ar fi călărit, ca şi cum ar purta-o în spate – pe Lenin).

Ei, la revoluţie, primul lucru pe care l-au făcut a fost să-l dea afară. Pentru cei de pe „Tohan” revoluţia a avut gust de mâncare adevărată.

Doamna (tovarăşa) Bobe, cu care a navigat Costică Foxul, ofiţer de punte doi, avea ea pe cineva la „Casa Albă”, la partid, dar nu prea mare. În schimb ştia şi să ameninţe şi să toarne. Doamna Bobe s-a angajat ca bucătar-brutar-ospătar, un fel de Pico della Mirandola al serviciului bucătărie. Ea a aranjat să fie singură, fără alţii; chiar dacă va fi muncă mai multă poate iese un ban şi nu e bine să fie nici martori nici cu cine împărţi. Doamna Bobe era analfabetă. Pe ăia care nu ştiu să scrie îi depistezi când trebuie să-şi facă lista de bunuri pentru diversele vămi, inclusiv cea românească. Doamna Bobe a scris în loc de blue jeans – „gugii”.

Când centralizatorul vamal a ajuns la vama Constanţa (toate bunurile cumpărate se centralizează pe un act oficial al vasului, bătut la maşină şi semnat de comandant) fetelor de la vamă le-au ieşit ochii din cap.

— Cine a bătut centralizatorul? Cine a scris gugii?

Foxul, imperturbabil:

— Eu, că dacă aşa a declarat tovarăşa, eu i-am respectat declaraţia.

Analfabetă-analfabetă dar s-a priceput totuşi să scrie un denunţ la securitate şi să-l trimită prin poştă de la

Singapore.

Asta când a văzut că nu se poate lipi de nicio afacere.

Că ea venise să facă bani.

A

În China, răcnea la comandant:

— Stăm aici că nu vă treziţi din beţie şi vă este frică să plecaţi. Lasă mamă, că vă dau eu în gât, am eu grijă de voi. Pe toţi o să vă lege Securitatea!

Foxul era atunci ofiţer III de punte, răspundea de cambuză, era cumva şeful ei. Şi a venit să-i dea instrucţiuni privind cambuza, dar respectuos că era mai tânăr, chit că-i era şef.

Şi o dată doamna Bobe scoate polonicul din oala de fasole şi se repede la el să-i dea în cap.

— Şi ce-a păţit Foxule?

— Nimic. Că la Constanţa când am acostat era plin de maşini negre. Şi secure şi miliţie şi vamă şi căpitănie. Că trimisese reclamaţii şi turnătorii prin poştă, ba chiar la Singapore s-a dus şi la ambasadă. Şi la noi cine turna, nu păţea mare lucru, că de era util.

— Şi acum, după revoluţie, mai navigă?

— D-apoi cum.

*

* * *

Mitul despre Popye marinarul care mănâncă spanacul şi îşi umflă muşchii, cu care ne încântă studiourile Walt Disney exprimă poate cel mai bine raportul dintre marinar şi alimentaţia sa. Căci spanacul, alimentul ideal care aduce fier, recomandare generală medicală şi dietetică, este un mit.

Acum o sută de ani, într-o lucrare, tipografii au mutat din greşeală o virgulă la zecimale şi au mărit arbitrar în acest mod de zece ori conţinutul de fier al spanacului. Iar greşeala a devenit bun comun şi loc public al dietologiei. Eroarea a fost incidental legată de imaginea marinarului. Incidental dar semnificativ. Căci sute de ani alimentaţia marinarului a fost grevată de greşeli şi necunoaşteri pentru care s-a plătit cu vieţi.

*

* * *

Orice poate fi prilej de supărare. Căci supărarea zace în om şi masa este numai un pretext.

Unii urlă că nu e carne (s-a furat!), alţii că e prea multă carne (facem ateroscleroză!).

Masa „oficială”: comandant, secund, şef mecanic, şef telegrafist, doctor. Comandantul, slab, nevrotic, ca o molie negativist-dispreţuitoare în timp ce mănâncă o ciorbă de oase:

— Carne, numai carne! Am să uit şi cum mă cheamă!

Şeful mecanic, smolit, cu nasul turtit şi siguranţă de sine uşor brutală, de bulibaşă:

— Nu-i nimic, dom’comandant, o să vă scriem cu vopsea pe uşă.

Masa este un moment important pe vapor. Şi unul din momentele când ne întâlnim cu toţii, ofiţerii la careu ofiţeri, ceilalţi la careul echipaj.

Moment de comunicare, masa are totdeauna şi o latură spirituală. Este un moment al întâlnirii. Cuvântul simpozion vine de la grecescul sumposion – banchet. Numai că banchetul la vapor are uneori multă, multă culoare locală.

1992: Oceanul Atlantic, o navă mare care transportă grâu între America de Sud şi Mediterana.

Masa de prânz. Comandantul acru, nervos, zborşindu-şi buza dispreţuitor precum cămila:

— Cum e masa?

— Bună, dom comandant.

— Bună pe dracu’! După mâncarea asta o să ajung să mă ling pe cosor ca Bobiţă.

Bobiţă, câinele nostru, amestec de pechinez cu şorecar, are o predilecţie pentru igiena în public a părţilor sale intime. Gică, şeful telegrafist (ca şef de serviciu, stă la masa nr. 1 cu comandantul) este palid de indignare. Nu zice nimic la replici, dar după plecarea lui dom comandant explodează;

— Nu-s scârbos dar nici aşa, tu-i mama lui!

În aceeaşi seară, comandantul privind salata mă abordează:

— Domnu' doctor, mata îi mai controlezi, le mai faci protecţia muncii să nu se taie?

Fără să vrea comandantul a lovit ţinta pe centru. Cu două săptămâni înainte toată echipa de la bucătărie (bucătar-brutar-ospătar) era beată cui şi bucătarul care făcea salata de roşii şi-a cioplit complet unghia care a căzut între roşii. Sânge mult dar roşu pe roşu nu se prea cunoaşte. Nu i-am spus (nu de alta dar dacă îi torn tot nu-i schimb şi în plus rămân cu ei pe vapor şi de nu se ştie niciodată...) nimic despre acest incident. Şi ca atare nu-mi rămâne decât să plusez:

— Nu-i nimic atunci facem caltaboş (adică cu sânge).

Ceilalţi la masă au un mic frison. Vizibil.

Comandantul grijuliu cu furculiţa prin mâncare.

— Nu o fi vreo unghie pe aici?

Numai că bieţii oameni scârbiţi cum erau nu ştiau că nu se scârboşesc pe partea corectă.

Bucătarul, băiat bun, numai cu două defecte – nu ştia să gătească şi era tot timpul beat – era un pacient statornic de-al meu. Avea el o veche infecţie la rinichi, probabil cu piatră. Îi dădeam antibiotice şi antispastice. Ambele părţi erau mulţumite.

Balzac spune că nu există nicio fericire de-a noastră care să nu vină dintr-o necunoaştere oarecare.

Deja în drum spre casă, la schimbarea echipajului, bucătarul buzdugănit de oameni pentru mâncarea proastă pe care ne-o făcea vrând să-mi demonstreze că tot ce a făcut a fost un act de devotament profesional în condiţii grele de boală mi-a arătat mânios chilotul, descheindu-se la nădragi.

— Uitaţi dom'doctor, am muncit şi eram bolnav şi acum chilotul e plin de puroi. Şi era plin. Am îngheţat. Avea o blenoragie cu scurgeri generoase. De ştiut cred că ştia el ce are, că de arătat nu mi-a arătat nimic până atunci.

Am simţit o imensă nevoie de a vomita tot ce

îngurgitasem de aproape patru luni. Brusc mi s-a tăiat aerul şi gura mi s-a umplut de salivă.

Prea târziu însă.

Întâi haleala, şi-apoi morala.

Trăirea tantalică

Marinăria dacă nu ar fi un destin al renunţărilor asumate ar fi o suferinţă.

Apa este o provocare permanentă; o formă de imersiune în tantalic prin non-imersiune. Nu ai voie să intri în apă.

Rechini, curenţi…

Stai, te uiţi şi suferi de căldură. Stai în mijlocul mării şi totuşi contactul nemijlocit cu marea nu există. Nu este voie să se lase scara la apă. E interzis. Chiar dacă nava este în derivă sau ancorată nu poţi să te scalzi.

Una din caracteristicile majore ale navigaţiei actuale este lipsa de contact cu apa. Vii în raport numai cu zbuciumul ei nu şi cu ea însăşi.

Apa este numai o imposibilitate – de a-ţi depăşi găoacea, cadrul, de a sta liniştit în timp de bulău, de a modifica peisajul – dar nu şi o realitate în sensul organoleptic al cuvântului. Marea o percepi cu ochiul şi vestibular.

Iar spaţiul este perceput prin timp prin acel bastard al lor care este viteza – unitatea de supunere a spaţiului raportată la unitatea de nerăbdare.

Singura soluţie este să intri în rezonanţă cu a-temporalul, altfel turbi. Cel puţin pe o navă ca a noastră care în cele mai bun caz face 13 noduri. Sau să îţi propui planificat parcurgerea unei cărţi şi atunci ciocneşti timpul ce se scurge atât de încet cu propria ta performanţă intelectuală îngrozitor de scăzută şi converteşti timpul într-un număr de pagini parcurse care sărăcesc brusc povara ce părea de nedus.

*

* * *

Tantal, rege din mitologia greacă a fost blestemat pentru crimele sale ca în Hades, în infernul vechilor greci,

să stea în apă care dispărea când încerca să bea şi înconjurat de fructe ce atârnau pe ramuri care atunci când întindea mâna, dispăreau.

În greceşte tantalos înseamnă cel ce suferă, cel ce poartă povara.

Blestemul naufragiatului pe mare – să mori de sete înconjurat de apă.

Cât de nepotabilă este apa de mare?

Întrebarea – deşi de secole se ştia că nu este – a plutit un timp în vag datorită unor date contradictorii aduse în special de experienţe singulare dar spectaculoase.

Unul din ele este cazul lui Pun Aim, un marinar din Hong Kong, dar naufragiat în timpul războiului, de pe o navă torpilată de submarin, pe un alt ocean decât cel ce scălda ţărmurile insulei sale natale – naufragiat pe Atlantic.

Barca în care s-a aflat a fost purtată 133 de zile pe valuri; timp de 83 de zile s-a hrănit numai cu peşte şi şi-a potolit setea cu apa oceanului.

Alain Bombard, naufragiatul de bunăvoie: „Timp de 14 zile mi-am potolit setea cu apă de mare”.

Un medic militar rus, Pavel Fresco, evacuat în ultimul război din Sevastopol şi ajuns să rătăcească 42 de zile pe Marea Neagră a băut apă de mare şi a supravieţuit.

Iar W. Willis care a traversat Atlanticul pe plută mărturiseşte: Am băut zilnic nu mai puţin de două căni de apă de mare şi faptul nu mi-a produs nici cel mai mic rău”.

Atunci convingerea că apa de mare nu e apă „de băut” este încă un mit mincinos? Nici vorbă! Excepţiile nu confirmă regula, ci numai o relevă sub forma unui „scandal ai logicii”.

Iar regula este dată de statistici.

Savantul englez Makkens care a analizat sute de naufragii ale vaselor britanice în cel de-al doilea război mondial a constatat că: „Din 997 de oameni care au încercat să bea apă de mare pentru a-şi potoli setea au murit mai mult de o treime – 387. În schimb din 3994 de

naufragiaţi care nu au utilizat apă de mare au murit doar 133”.

Iată de ce în instrucţiunile pentru piloţii militari şi marinari se stipulează: „Nu beţi apă oceanică chiar dacă vi s-a terminat apa potabilă. Pentru sănătatea dvs. este mai bine să nu beţi deloc decât să vă liniştiţi setea cu apă oceanică”.

Apa oceanelor e mult mai bogată în săruri ca apa mărilor.

În Marea Neagră într-un litru de apă sunt 10 – 18 grame de sare; într-un ocean un litru conţine până la 36 grame de săruri de sodiu, magneziu, calciu. Omul nu poate suporta nepedepsit modificarea concentraţiei sărurilor în sângele său. Această autarhie chimică denumită ştiinţific ca izoionie şi izotonie este deservită de o maşină biologică de excepţie a cărei piesă principală este rinichiul. Rinichiul nu este numai un organ de excreţie ci şi un organ de reglare fină. Sărurile în exces sunt eliminate prin urină dar cu o condiţie – cu un volum minim de apă care nu poate fi redus sau desfiinţat. Preţul menţinerii identităţii ionice este pierderea de apă.

Practic când bei un litru de apă de mare, pui rinichiul la munci grele în care foloseşte aproape toată apa, compusul chimic H_2O, pe care ai băut-o. O foloseşte ca s-o dea afară.

Rămâi cu avantajul mizer a 100 – 150 ml H_2O.

Ca să-ţi asiguri un litru şi jumătate de H_2O necesare într-o zi, ar trebui să bei o găleată de apă de mare. Teoretic.

Practic, rinichiul supus la o muncă sisifică de însetatul ce rătăceşte pe sărătura lichidă, clachează. În sânge începe să crească vertiginos concentraţia sărurilor din apa de mare.

Statistica domnului Makkens nu arată decât că moartea prin intoxicaţie cu săruri, consecutiv ingestiei de apă de mare, e mult mai rapid instalată decât moartea prin deshidratare, consecutivă pierderii apei prin lipsă de aport.

Lăcrimar în vechime lăcrimarul era vasul destinat păstrării lacrimilor.

A fost introdus de către patricienele romane, de aici a pătruns în Bizanţ. Apoi lăcrimarul a pătruns şi în haremurile sultanilor.

Există credinţa că lacrimile amestecate cu apă de trandafir au un efect tămăduitor. În Evul Mediu lăcrimarele au ajuns în Persia unde conţinutul lor era o dovadă de netăgăduit a fidelităţii conjugale. La persani, neam de negustori, capul familiei pleca des în călătorii de afaceri şi dacă găsea la întoarcere vasul plin era mai liniştit.

Lăcrimare are şi vaporul.

Apa aruncată pe covertă la navele foarte mari se scurge prin nişte burlane cărora probabil aşa le-au spus oamenii – neştiind de rudele lor îndepărtate din Roma şi Persia – iar apoi au căpătat şi drept de nomenclatură oficială.

O metaforă îngheţată în termen tehnic marinăresc.

Lacrimile mării. Şi ele sărate, se scurg de pe vaporul unde locuiesc bărbaţi singuri.

Noi nu avem lăcrimar, avem „fals bord”. Bordul este perforat în partea inferioară de nişte fante dese, largi, separate de înguşti suporţi metalici.

Aspectul este de gură imensă cu strungăreaţă în care largi sunt intervalele dintre dinţi şi înguşti-dinţii.

Atunci când se nelinişteşte marea se revarsă atât peste bord cât şi prin fante. Prin fante, valul venind din faţă şi lingând bordul progresiv, apa ţâşneşte rapid, pe rând – parcă rafala unei mitraliere de apă mătură, progresiv de la prova la pupa.

Apoi vasul rulează, se înclină şi toată apa se scurge zgomotos prin fante şi de la capăt.

Butoiul Danaidelor cu lacrimi sărate.

Şobolanul nostru cel de toate zilele

5

Orice vapor are certificat de deratizare; cum că i s-au omorât şobolanii. Şobolanul este un transportator de boli.

Un pericol sanitar major, sursă de epidemii. „Bolile transmise de şobolan au distrus probabil în ultimele zece secole mai multe vieţi omeneşti decât toate războaiele şi revoluţiile”, susţine Ernest Walker. Totuşi oricine a fost pe mare ştie că certificatul de deratizare este un joc de societate. Nu există vapor fără şobolani.

Şobolanul nostru cel de toate zilele.

Îl auzi, noapte de noapte, circulând prin tavanul dublu al cabinei… ÎI poţi şi vedea, noaptea, traversând, când pe furiş când agresiv, culoarele. Intră uneori şi în cabine, fie pe lângă ţevăria de la chiuvetă, fie prin uşile întredeschise, ţinute „în cârlig” din cauza căldurii.

Uneori se mai suie şi pe tine…

Costică Foxu, când era cu vaporul în şantier, la Mangalia, unde era plin de şobolani, a căzut cu ei la pace, un fel de contract social; le punea mâncare într-un colţ al cabinei, ei mâncau şi nu îl mai deranjau.

— Domnule, eşti colaboraţionist!

— Ce vrei dom’le să se suie pe mine în pat? Mai bine le dau dreptul şi mă lasă în pace.

Vaporul mişună de şobolani şi des are mirosul specific al acestora, ceva între coteţul de găini şi mirosul de câine ud.

Şobolanul este o realitate acceptată.

Se povestea chiar că un navigator a prins odată un şobolan, l-a legat cu zgardă şi se plimba cu el pe vapor.

De regulă şobolanul stă în bucătărie.

Ajungi chiar să-i cunoşti ca indivizi, cum se spune să ai relaţii. Ţin minte cum odată bucătarul, disperat, mi se plângea:

— Tu-i-aşi, sunt doi, unul mare şi unul mic. Unul mi s-a căcat în sare!

Odată unul din băieţi trece pe lângă bucătărie, în plină noapte şi simte un miros puternic de carne friptă. Încearcă uşa, nimic, e închis.

— S-au încuiat, canaliile!

Îi lasă gura apă. Voia şi el să participe la ospăţ.

De abia când a venit un fum gros, negru, pe sub uşă

şi-a dat omul seama că ceea ce se prăjea era un şobolan care se electrocutase. Şobolanul poartă în sine riscul.

Într-o noapte, în comandă, Ciobi, ofiţer de cart, sare brusc în sus:

— Tu-ţi dumnezeul mă-tii!

În vocea lui e frică, enervare, revoltă. Prin comandă se plimbă un şobolan. Cenuşiu, furişat, picioare scurte, corp lunguleţ.

De ce atâta ură, scârbă, frică?

Ciobi îmi explică cum e cu „faţa nevăzută a lunii”:

— Nu-i problema că îţi roade buful, că îţi pierzi agoniseala. Asta umblă prin cablaje, poate închide scurtcircuite şi moare el dar scoate totul din uz.

Dacă eşti în furtună, ăla eşti. Poţi să rămâi fără radar sau fără cârmă. Şobolanul pe vapor este stafia scurtcircuitelor unde vrei şi unde nu vrei.

Şobolanii au conştiinţa de sine, sunt solidari, în echipă.

Totul este făcut ca şobolanul să nu poată urca sau coborî de pe navă pe parâme, acestea sunt prevăzute cu nişte opritori, nişte şicane de tablă. Opritorile acestea se numesc scuturi antişobolan. Dar şobolanii, evident, circulă.

Cum? Există imagini filmate. Şobolanul urcă de la ţărm pe parâma vasului, ajunge la scut, se desprinde de parâmă căzând în apă (şobolanul este un excelent înotător) şi aşteaptă înotând strict pe aria locului cu pricina. Bate apa. La un moment dat când tensiunea parâmelor scade, ele fac burtă şi se lasă în apă, profitând de acele clipe scurte şobolanul se caţără fulgerător de cealaltă parte a scutului. Acesta este mecanismul de apariţie a şobolanilor bălţaţi. Deseori în port în apă musteşte petrolul. Şi astfel şobolanul ajunge cenuşiu cu spinarea neagră.

Dar există şi posibilităţi mai complexe de depăşire a obstacolelor. Şobolanul beneficiază ca şi alte animale de capacitatea de insight. Este o noţiune de euristică zoopsihologică (introdusă în ştiinţă în 1921 de V Keller) şi înseamnă iluminare. Este modul de a găsi soluţii acolo unde nu ajută nici instinctul, nici experienţa, nici metoda

încercării şi greşelii, nici imitaţia. Insight-ul este puntea care uneşte instinctul cu inteligenţa.

Cum s-a demonstrat ştiinţific insight-ul la şobolan? În experimente pe un sistem de poliţe cu „premii” alimentare. Şobolanii se puteau urca pe o scară mobilă doar de la prima poliţă la a doua. Ei au reuşit să adapteze scara mobilă de la al doilea etaj de poliţe la al treilea. Incredibil, dar adevărat.

De altfel nu există labirint construit de om pe care şobolanul să nu-l cunoască perfect după 200 – 300 de încercări de explorare. Asta chiar în condiţiile în care şobolanul este orbit, lipsit de miros, i se taie mustăţile – organ tactil – sau i se anesteziază extremităţile. Un animal absolut diavolesc!

Insight-ul poate explica depăşirea scuturilor antişobolan de pe parâme de către piramida vie. Şobolanii se urcă unul peste altul apoi coboară ţinându-se de cozi. Deşi nimeni nu a filmat există părerea că atunci când le este sete şobolanii fac aceeaşi figură, piramida vie, până ajung la robinet pe care îl deschid cu dinţii. Nu mai închid robinetul şi aceasta ar fi semnificaţia unui robinet deschis, aparent uitat, blasfemie pe vapor unde apa este limitată şi preţioasa. Cel mai al naibii este şobolanul de la greci. Acolo urcă câte doi-trei odată. Ai să-i vezi totdeauna cum urcă, niciodată cum coboară. Unii pe vapor ajung mari, graşi, ca nutria.

Odată, pe „Haţeg”, în India, şobolanii nou urcaţi pe vapor s-au luat la harţă cu şobolanii noştri.

Bubuiau plafoanele.

Iar un şugubăţ din echipaj ţipa entuziasmat:

— Hai ai noştri!

Orice solidaritate are însă limitele ei.

Cunoaşteţi metoda şobolanului killer?

E una din metodele de deratizare. Te poate învăţa foarte mult şi despre oameni. Iei mai mulţi şobolani şi îi închizi împreună; de foame se vor mânca unii pe alţii. Final va supravieţui unul, cel mai puternic şi mai feroce. Ăstuia îi dai drumul pe vas. De acum încolo nu se va mai hrăni

decât cu şobolani.

A prins gustul…

Şobolanii pe vapor sunt prinşi cu cele mai diferite scule posibile. Una era o cuşcă cu un tunel ce se îngusta progresiv. Un fel de pâlnie în care şobolanul intra dar nu mai putea ieşi.

— Şi ce făceaţi cu ei?

— Turnam diluant şi le dădeam foc. Apoi ce rămânea băgăm la baltă şi deschideam cu o sfoară, să spele. Mirosul dispărea şi intrau alţii.

Cei care vor să omoare şobolani la bord întâi îi studiază – pe unde merg, ce cărări au. Trebuie să fie foarte curat peste tot pe vapor şi să nu aibă de unde mânca decât în locul unde le pun ei. Până într-o zi când le dai otravă. Ca să studieze drumul şobolanilor, unii, interzicând zona „circulaţiei publice”, presară fin faină. Atât cât să păstreze urmele.

Totuşi activitatea asta nu e privită prea bine de oameni. Mai bine cu şobolani vii decât cu şobolani morţi. Că ăia morţi se bagă în spaţiile dintre melamină şi put. Odată, după activitatea unui astfel de omorâtor de şobolani, vaporul s-a umplut de muşte mari, negre, de cadavru.

Melamina era crăpată şi intrau în cabină printre crăpături. Omorai la ele şi scoteai câte un făraş de muşte! În final oamenii au trebuit să astupe toate crăpăturile cu cârpă şi hârtie cu ajutorul şurubelniţei.

Vitalitatea unui şobolan este enormă! Odată l-au aruncat pe unul de la peste zece metri înălţime – mineralierele sunt nave lungi şi înalte – în curentul extrem de rapid de pe Orinoco. A reuşit să iasă la suprafaţă, a înotat cu energie până la un ponton, s-a odihnit acolo lipit de lemn o jumătate de oră – băieţii îl urmăreau cu binoclul – şi apoi a traversat o porţiune cu un curent deosebit de puternic şi s-a urcat pe taluz. Oricum şi-a CÂŞTIGAT viaţă printr-un efort deosebit.

Din nou despre şobolan

Cel mai păgubitor animal de pe planetă pentru om!

Unde nu-l găseşti! Originar din Asia de Sud-Est s-a răspândit pe toate continentele, dar mai ales în regiunile netropicale ale Lumii Vechi şi Lumii Noi. S-a răspândit în Europa şi întinsul Asiei încă din neolitic; au demonstrat-o resturi de schelet descoperite de arheologi.

În Insula Malta au pătruns încă din epoca bronzului!

Dar explozia răspândirii lor s-a înregistrat în secolul XVIII-XIX-XX odată cu dezvoltarea oraşelor şi transporturilor.

Corabia şi apoi vaporul au fost una din căile importante ale răspândirii lor.

Din cele 97 de specii de şobolani, şobolanul cenuşiu este cel mai răspândit şi mai adaptat. Niciun alt animal din lume nu a fost atât de mult şi divers studiat, inclusiv psihologic, ca şobolanul scrie cunoscutul biolog şi popularizator Igor Akimuşkin.

Şobolanii sunt bine studiaţi datorită pericolelor şi pagubelor pe care le produc omului: foamea şi bolile. Şobolanii consumă anual cel puţin a cincea partea a resurselor alimentare din lume.

Ciuma din Evul Mediu, când a murit un european din trei, a fost transmisă de către şobolani.

Şobolanilor nesătui li s-a intentat în Evul Mediu un proces în toată regula: Dioceza din Autun contra şobolani. Anul – 1512. Avocatul şobolanilor – Barthélemy Chassenee care şi-a câştigat celebritatea prin obiecţiunile de procedură cu care a lungit la nesfârşit procesul în favoarea „clienţilor”.

Proces, căci şobolanul nu era cineva pe care să-l iei prea uşor. Lung de 30 cm, rar depăşind 500 de grame, trăind mai puţin de un an acest animal a întârziat după unii istorici cu 500 de ani evoluţia omenirii!

Nu întâmplător, pisica, duşmanul de moarte al şobolanului a fost în Egiptul antic venerată ca animal sfânt.

Veneţia, oraşul plutitor, pentru care marea era declarată „graniţele sfinte ale patriei”, a luat o serie de măsuri împotriva duşmanilor săi naturali – apa şi

şobolanul.

„Oricine va îndrăzni într-un fel sau altul să deterioreze un dig public, să sape un canal subteran pentru a deturna apele, să adâncească sau să lărgească un canal... i se va tăia mâna dreaptă, i se va smulge ochiul stâng şi toate bunurile îi vor fi confiscate” a decretat în 1501, sub dogele Agostino Barbarigo, Consiliul celor zece. În secolul XV Veneţia a obligat toate vasele cu mărfuri să îmbarce pisici. Oraşul însuşi, ca o imensă navă, îşi întreţinea pisicile. Şi astăzi aşa cum România este plină de câini comunitari, aşa zişii maidanezi, Veneţia are 12.000 de pisici fără stăpâni. Până la război pisicile vagabonde erau peste 80.000.

Şobolanul, un duşman redutabil pentru om, este pe undeva un Arnold Schwartzeneger în miniatură, un Rambo al lumii animale. Ce este în stare şobolanul?

Şobolanul se poate urca pe un perete vertical de cărămidă ca pe o scară. Şobolanul poate să cadă de la înălţimea etajului cinci fără să păţească nimic. Dacă şobolanul otrăvit supravieţuieşte urmaşii lui vor rezista la doze de toxic de o sută de ori mai mari. Şobolanul este permanent activ, ştiinţific se numeşte că este un animal „multifazic”. Este activ şi ziua şi noaptea, permanent, nu are o perioadă lungă de somn ci doarme des şi „pe furate” cam de 20 de ori circadian, în 24 de ore.

Dacă pui un şobolan într-o roată suspendată care se învârte va totaliza 8 – 16 km pe zi de activitate, cu un maximum înregistrat de 43 de kilometri. Şobolanul poate înota aproape un kilometru, să reziste sub apă trei minute şi aproape trei zile se poate menţine la suprafaţa apei „călcând-o”.

Şobolanul rezistă la căldură excesivă, uneori îşi face cuibul în izolarea termică a cazanelor de aburi unde temperatura atinge 50°C; poate ierna în încăperi neîncălzite unde temperatura atinge minus 40°C. Odată şobolanii ajunşi într-un frigider plin cu carne nu numai că s-au adaptat dar chiar s-au înmulţit făcându-şi cuibul din tendoane! Şobolanului nu îi e frică nici măcar de iradiere;

în anii ’50 americanii au efectuat explozii atomice pe atolul Enivetoc din Pacificul de apus. După câţiva ani biologii au găsit substanţe radioactive în sol, plante, peşti nu însă şi în şobolani. Şobolanii n-aveau nici pe dracu’! Şobolanul e deştept! În experimente s-a dovedit că şobolanii rezolvau sarcini legate de inteligenţă la acelaşi nivel cu câinii şi vulpile şi la un nivel superior pisicii.

„Şobolanul trăieşte de atâta timp lângă om încât a învăţat pe de rost toate metodele jalnice ale acestuia îndreptate împotrivă-i. Dobândind enorma capacitate de adaptare de la om şobolanul şi-a depăşit profesorul” scrie I. Maghibin.

Şobolanul înţelege imediat când e cazul că se pregăteşte exterminarea lui şi o întinde din timp.

Dintele şobolanului este teribil.

Pe marginea tăioasă a incisivilor şobolanul dezvoltă o presiune fantastică – 1688 kg pe centimetrul pătrat. Dinţii la şobolan apar în a 8 – 10-a zi de la naştere şi cresc neîntrerupt astfel că şobolanul trebuie să roadă, să roadă şi iar să roadă altfel dinţii care cresc şi nu se tocesc nu îi vor permite să închidă gura.

Şobolanul roade cauciucul, masele plastice, plumbul, unele tipuri de duraluminiu, cabluri îmbrăcate în sârmă de cupru sau oţel.

Mai multe şanse să scape are un material cu suprafaţa lustruită sau de formă rotundă, căci îi deranjează dinţii şobolanului.

Şobolanii au scos din funcţie semnalizarea optică feroviară în Japonia, au întrerupt comunicaţiile telefonice subterane în Iran, au defectat instalaţii de distribuire a apei potabile.

Şobolanii au oprit vapoare din drum închizând scurtcircuite sau secţionând cabluri.

Şobolanul este un rozător şi un omnivor, dar uneori se comportă ca un răpitor sadea. Şobolanii au atacat animale mici dar şi iepuri de casă, găini şi purcei, au fost cazuri când au atacat oamenii.

Călcâiul lui Ahile la şobolan este apa. Spre deosebire

de alte animale şobolanul nu se poate limita cu apa obţinută din plante; şobolanul trebuie să bea. Există pe vapoare oameni care se jură că şobolanii, pe o câte sau alta, sunt în stare să deschidă robinetele.

Şobolanul are o capacitate unică în lumea animală de a-şi lărgi arealul şi a cuceri noi teritorii. Şobolanii sunt structuraţi ca o forţă imensă alcătuită din subunităţi dispuse foarte aproape una de alta. Fiecare grupare este independentă şi în acelaşi timp în contact cu celelalte. Tot sistemul de răspândire a şobolanului pe planetă este bazat pe organizarea de avanposturi de la care se continuă luarea în posesie. Poţi să distrugi şobolanii avanpostului, cei de la baza apropiată îl vor reocupa imediat. Şobolanul luptă şi printr-o natalitate ieşită din comun. Într-un an o femelă poate da naştere la 15.000 descendenţi. Căci o femelă naşte de trei ori pe an, până la 15 pui iar după trei-patru luni puii ating maturitatea sexuală. Triumful progresiei geometrice a lui Malthus. Şobolanul este un animal cu simţul solidarităţii. Pentru a-şi salva un semen îşi riscă viaţa şi acceptă durerea. Am asistat, nu fără o strângere de inimă, cum la depistarea unui cuib de şobolani sub parâmele încolăcite la pupa, şobolanul mamă şi-a sacrificat viaţa pentru a fi alături de pui. Puii, roz, fără blană, vreo şase la număr, au fost aruncaţi în apă în plin Atlantic. Şobolănoaica care se învârtea înnebunită la distanţă, a ezitat puţin după care a sărit în apa mării.

Câţi oameni ar face-o? Câte mame din ţara asta şi-au abandonat copiii de am ajuns distracţia lumii civilizate?

Cucerirea triumfală a planetei continuă.

Şobolanii au cucerit şi arhipelagul migrator al vapoarelor.

Nu există vapor fără şobolani.

Şobolanul nostru, cel de toate zilele, este tovarăşul nostru de voiaj.

Rău de mare

„Sunt sclavul mării, am rău de mare de care nu pot scăpa nici în cele mai frumoase vise… Nu-mi pot ridica nici capul. Nici confesorul nu reuşeşte să-mi redea buna

dispoziţie”.

Un călător întâmplător pe unda mării?

Un începător în ale navigaţiei care descoperă că de fapt marea este o sclavie? Nu, sunt însemnările, după o viaţă petrecută pe mare a unuia din cei mai celebri navigatori a tuturor timpurilor, eroul naţional al Angliei, Horatio Nelson, legendarul învingător în lupta de la Trafalgar care a pecetluit pe mare soarta lui Napoleon Bonaparte. O slăbiciune particulară a celebrului lup de mare? Nici vorbă, astăzi avem statistici precise: 90% din cei ce navigă au rău de mare. Chinetoză i se spune ştiinţific, popular – rău de mare; în alte limbi – boala mării, în cărţile de navigaţie din epoca marilor descoperiri geografice piloţii spanioli vorbeau despre ea ca despre „întoarcerea pe dos”. Cum se manifestă „întoarcerea pe dos?

Slăbiciune, paloare sau înroşirea pielii, transpiraţii reci, tremurături ale degetelor; omul are mişcările încetinite, cască, gura i se umple de salivă, inima bate prea repede, uneori neregulat, tensiunea arterială scade, respiră greu, are greaţă şi vărsături. Omul suferă de obicei de frig, frisonează; mai rar îi este prea cald; este ameţit, îl doare capul, aude zgomote în urechi, poate fi dezorientat asupra locului unde se află şi asupra timpului, poate avea iluzia rotaţiei. În cazurile mai grave victima răului de mare devine apatică, confuză, pupilele devin imense, tensiunea arterială scade... Asta – în cazurile clasice căci mulţi fac forma „mascată” a chinetozei, slăbiciune, oboseală, disconfort, gură uscată, senzaţie de cap greu, valuri de căldură. Şi aici există nişte dichisuri. Cel mai tare suferă cei ce au avut lovituri în cap în trecut, cei cu boli de stomac, intestin, ale băşicii fierii; şi încă o categorie, cei cu spondiloza vertebrelor gâtului, cu un creier deja mai rău irigat. Dacă ai mâncat, ai băut alcool, dacă eşti obosit este mai rău.

Boala ţine şi de fire: cei emoţionali fac criza chiar privind suprafaţa răvăşită a apei sau numai un tablou cu o mare furtunoasă.

Omul, pentru a-şi stabili poziţia în spaţiu (sus-jos, înainte-înapoi, dreapta-stânga) are un organ de simţ numit aparat vestibular, format din trei tuburi în semicerc, unite între ele, pline cu lichid, terminaţii nervoase şi nişte „pietricele” ce mişcate în lichid lovesc terminaţiile. Fiecare canal membranos din cele trei ale aparatului vestibular este dispus într-unul din cele trei planuri.

Marele medic al evului mediu, Paracelsus, spunea că: „Dosă sola facit venenum”. Adică numai doza, măsura, naşte otrava. Ce e prea mult nu e bine.

Aparatul vestibular, suprasolicitat, devine din organ de sesizare un organ de suferinţă. Scuturatul, vibraţia devine factor de boală.

Manifesfarile sunt în funcţie de intensitatea şi durata acceleraţiilor lineare, angulare şi” radiale şi mai ales asocierii lor.

Ce poţi face?

La nevoie există medicamente care te pot ajuta mai mult sau mai puţin. Până atunci îţi cauţi un loc mai bun – la centrul vasului scutură mai puţin –, te întinzi pe spate, poziţia verticală este greu de suportat, fără pernă, cu ochii închişi. Nu mânca. Din când în când poţi face un duş rece, te ajută. Asta dacă nu eşti de cart. Dacă eşti la datorie strângi din dinţi şi suporţi. Sau te laşi de marinărie după un timp.

S-a încercat chiar eliminarea din start a celor mult prea predispuşi. Englezii au un aparat care studiază predispoziţia la răul de mare. Acoperit de receptorii unei instalaţii poligrafice, care măsoară diferite funcţii ale organismului, inclusiv compoziţia chimică a transpiraţiei, individul este deplasat în toate cele trei planuri printr-un procedeu condus de un microprocesor. Urmărind tensiunea, pulsul, spasmele musculare cei ce fac expertiza decid: apt sau nu pentru mare.

Alţii au încercat să introducă presopunctura ca soluţie miracol. Medicul german Wolfgang Glaubit a introdus o brăţară de plastic ce comprimă un punct al pielii care inhibă centrul vomei din creier. Se pare că ar fi

eficient, procedeul este patentat dar eu unul nu am văzut până acum niciun marinar cu brăţară de plastic.

Poate cel mai realist este fostul marinar Ronald Seldstrom care a lansat o afacere publicând în ziarele suedeze reclama unui leac fără greş pentru răul de mare. Reţeta se expedia contra plata a trei coroane suedeze. Mii de cititori au trimis această sumă şi au primit un răspuns laconic:

„Rămâneţi pe uscat”.

Bulău

M-a luat din somn.

Legănări largi, dreapta-stânga, uşile de la dulap şi baie încep să cloncăne. Mă scol, le asigur. Mă culc dar încep să zornăie perdelele pe şină – vechiul meu semn cum că am dat de dracu’ – şi cad pe jos cana, ceva cărţi. Le asigur cât pot şi mă întind iar.

Afară – un peisaj lunar feeric, luna se revarsă peste o mare pe care valul nu se vede deşi e amplu şi înalt.

Nu e vânt, apa nu e răvăşită, suprafaţa e numai larg, masiv ondulată păstrând aparenţa cum că nimic nu se întâmplă.

Tot vaporul zdrăngăne, undeva ceva loveşte metal peste metal, lemnul suspină din încheieturi. La fiecare bandă mai ţeapănă aprind lumina să văd pierderile. Obosit – neobosit mă duc să salvez ce se poate salva şi în dispensar. Şi când o ia al ciracului de tare, de enervare, mânat şi de o teamă vagă, de nevoia de a face totuşi ceva, urc în comandă.

Aici amplitudinea mişcării este maximă dar dacă stai în fotoliul comandantului scoica lui te ţine şi oricum ai vaga iluzie că poţi controla situaţia sau cel puţin să fii la curent…

Cerul privit pe hublou se strâmbă încoace şi încolo, vasul se îngroapă ca o jucărie, spuma groasă care cotropeşte puntea prin fals-bord pare o plapumă imensă de zăpadă în masivitatea ei de alb-clocotit. După care nava se redresează, apa se scurge cu zgomot şi vaporul vine să se îngroape pe partea cealaltă.

Pe navă miroase violent a aracet şi diluant; i s-a vărsat nostromului în cabină şi mirosul puturos amplifică greaţa incipientă.

Luăm două-trei benzi demenţiale, se prăbuşeşte ceva. În comandă, se prăbuşesc cu zgomot „diverse” în castel şi. Fug JOS la mine în cabină să văd ce mai există. Găleata cu apă s-a vărsat, cărţile au căzut de pe masă şi acum înoată. Ridic, scutur, pun la uscat. Când mă duc din nou sus, s-a adunat lume destulă. Telegrafiştii, unul de la maşină. O formă pasivă de protest, intervenţie şi securizare.

Vine ospătarul să spună că pe puntea bărcilor rulează ori un tub de oxigen ori un extinctor. Dar este noapte, nu se vede nimic ca lumea şi este periculos de controlat. Oricum dacă nu eşti atent ajungi uşor de tot la baltă…

Vine bucătarul să-l caute pe căpitan, participant tăcut şi el la dezastru:

— Dom’căpitan nu se poate face ceai.

Ne vor împărţi pâine cu salam pe care o mănânc la careu în timp ce prin hublou cerul şi marea îşi schimbă nebuneşte unghiurile sub care le vezi.

În pupa noastră începe un răsărit de soare cu culori ireale – roz, gălbui, sidefiu, albăstrui, un amestec de „intenţii pastelate”. Şi lumina care creşte progresiv.

O altă victimă a bulăului din cursul nopţii – mecanicul I, băutor ţeapăn, a depus o sticlă (sau două) de ţuică de turţ la „treiul de la maşină” un individ care spune el „dacă s-ar desfiinţa toată băutura şi ar rămâne numai turţul nu m-aş atinge de el”. Consemnul – „Nu mi-o dai decât când ajungem. Dacă ţi-o cer, mai ales când sunt matol, să nu o dai în niciun caz”. Nu mai e cazul; sticla s-a spart şi a împuţit gros baraca bietului om care nu înghite turţul.

Dilema, se face sau nu ciorbă? Oala e legată de plită cu funie trecută prin toarte dar oricum se înclină şi îşi varsă conţinutul pe plita care sfârâie în draci.

Are şi bulăul semnele lui; fiecare le interpretează după propria experienţă. Redau câteva cum mi le-a spus unul mai hârşit în necazuri pe apă:

…Dacă cade scaunul în cabină de abia atunci e nasol.

Dar dacă după ce a căzut îl ridică din nou sau îl azvârle, ei, atunci, trebuie să-ţi pui vesta de salvare. Totul e să ţină vaporul. Dacă s-a oprit motorul principal sau s-a stricat cârma pe furtună eşti în rahat până la gât.

Omul tace, se gândeşte, apoi liniştit:

— Dar eu cred că ce ţi-e scris în frunte ţi-e pus şi dacă mi-e scris să mă înec apoi o să mă înec şi pe uscat. Înainte am navigat pe petrolier. Acolo într-un fel erai mai în siguranţă. Pe furtună vreau să zic; dacă aveai nevoie balastai 85.000 de tone, intrai în apă şi furtuna îţi rupea cel mult suprastructurile. La cargourile astea e mai periculos. S-au întâmplat nişte cazuri prin Bermude, considerate inexplicabile. Totuşi într-unul a existat un supravieţuitor, un băiat de 22 de ani, la primul voiaj, a scăpat pe o plută, avea însă din cauza şocului o memorie numai fragmente. Valul a rupt capacele de la magazii şi le-a inundat. Acum, normal ar pluti nava şi cu magaziile inundate nu însă şi când are marfă în ele…

Cum avem bulău, Romică telegrafistul se instalează în comandă. Zi şi noapte, slab, chinuit, nu se mişcă de acolo. Mă simţeam vinovat că omul suferă de rău de mare şi nu pot să-l ajut. I-am oferit ceva bulinuţe.

— Mulţumesc doctore, dar nu mi-e rău! Mănânc, beau, fumez. Aici stau doar de frică. M-a prins un bulău îngrozitor în Nord cu o navă de 4.800 de tone. Ni s-a oprit maşina şi a început şi marfa să se dezarmareze şi să lovească bordajul… Toţi s-au strâns pe puntea bărcilor dar pe mine m-au lăsat în staţia radio în caz că dăm SOS… De atunci când e bulău nu pot sta decât în comandă.

Marele mim Arkadie Raikin spunea că dacă pui un motan pe o plită fierbinte nu se mai suie niciodată pe ea. Nici măcar pe o plită rece.

Dar dacă plita asta e meseria ta?

Secretar de partid

La 22 decembrie 1989 a dispărut pe navele româneşti un animal exotic al faunei marine comuniste – secretarul de partid.

Un animal pitoresc parcă anume creat ca să

amintească tuturor că disciplina este disciplină, subordonarea este subordonare, comandantul este comandant dar că tot partidul este călare peste tot şi toate. Sigur, comandant nu ajungi aşa oricum, fără binecuvântare de la tovarăşi. Dacă eşti ţepos, dacă nu eşti „membru”, dacă tată-tău a călcat strâmb cândva, acum patruzeci de ani, şi dacă multe altele, poţi să rămâi înţepenit secund, bun în grad. Căci tovarăşii au găsit o derivată a principiului lui Peter (orice competenţă tinde spre nivelul său de incompetenţă): Orice supunere tinde spre nivelul său de nesupunere. Aşa că trebuia să i se arate comandantului oficial motanul, să nu şi-o ia în cap că e vaporul lui. Măi tovarăşe, vaporul nu-i al tău, vaporul este al Partidului!

Secretarii de partid se recoltau de regulă din ajutori mecanici punte – maiştri lemnari –, strungari, şefi electricieni, telegrafişti. Mulţi erau oameni de treabă şi căutau să echilibreze raporturile comandant – echipaj. Mulţi însă... Dacă mângâi o pisică pe spinare ridică coada. Şi mulţi din secretari ridicau coada al dracului de tare. Erau importanţi, îşi dădeau importanţă şi dacă voiau, îţi rupeau gâtul.

Pe „Baia de Aramă” secretarul de partid, maistru „de lemn” s-a certat cu unii şi i-a dat în gât cu cafeaua. Cafeaua era blătuită la gaură, în afterpick, la pupa. Au venit **Aia** şi au căutat, au scos şi schiţa cu pupa dar de gutui ce erau ei şi de bine ce era băgată, n-au găsit-o. Atunci ce crezi că au făcut? L-au chemat pe ajmecul de punte (maistrul „de lemn”) şi l-au luat de ochii lumii la întrebări:

— Dumneata trebuie să ştii cum e făcut vaporul. După schemă unde trebuie să fie cafeaua?

— După schemă (!) trebuie să fie aici. Şi acolo era.

— Şi ce i-au făcut după aceea cei de pe „Baia de Aramă”?

— Nimic. Era pe timpul lui Ceauşescu şi tuturor le era frică. Dar să nu-i blamăm pe români s-au găsit şi unii care nu s-au umilit de frică. Maistru ăsta de lemn de pe

„Baia de Aramă" nu-şi făcea treaba. Perversitatea era că indivizii ăştia nu erau numai secretari de partid şi atât (ca locţiitorii politici de pe navele sovietice) ci aveau şi treaba lor bine precizată pe vapor. Pe care şi-o făceau cât şi cum voiau. De exemplu, la individul ăsta, care era prea important să-şi facă treaba, comandantul, de frică trimitea câte un motorist de zi, de la maşină să-i facă lui treaba la punte. Maşina şi puntea sunt două secţii total diferite, cu altă subordonare, dar ce nu facem noi pentru un secretar de partid...

Toate însă până a dat tovarăşul secretar de şeful mecanic Marcov. Şi l-a pus ăla cu botul pe labe cât ai clipi, fără frică. Îl obliga pe lemnar să facă ce are de făcut în faţa lui – dacă nu ştii, nu-i nimic, îţi arăt – şi îl verifica la calitate. Şi apoi a venit revoluţia şi l-a vindecat complet de secretărie. Naviga pe „Breaza" şi, culmea, avea faima de om cumsecade.

Mucegai, motoristul, îşi deapănă povestirea despre secretari în timp ce stăm ancoraţi, clătinaţi de o hulă ce îţi taie tot chefui de viaţă, la coastele Braziliei, lângă Rio Grande. Am intrat în a treia săptămână de radă, suntem cu toţii cu nervii la pământ şi deşi este de mult trecut de miezul nopţii ne adunăm în comandă să ne oblojim nevrozele. Romică „treiul" de pe punte, titularul căitului, gazda noastră, înjură scurt şi cu năduf:

— Şi dacă te duci şi îi dai unuia din ăsta în gură, în voiaj, tot pe tine te dă jos comandantul. Românul nu este bun dom'le, românul este numai prost. Când m-am angajat eu tot de un maistru lemnar am dat. Secretar de partid. La vreo trei săptămâni de când eram plecaţi în voiaj îmi spune: „Să treci pe la mine pe la cabină". I-am zis şi eu: „Bine" şi nu i-am dat importanţă. La câteva zile iar îmi zice. Atunci îl întreb şi eu pe unul ce vrea ăsta, că doar n-aveam taine cu el. Bănuiam că vrea să-mi dea poate una mică de băut.

— Nu, mi-au zis oamenii, este secretar de partid şi vrea să-ţi ia „fişa". Aşa?! Şi când m-am întâlnit cu el pe culoar i-am zis:

— Bă nene, eu nu sunt membru de partid, n-am nimic cu politica şi nici cu partidul vostru. Pe mine să mă laşi în pace.

Odată s-a burzuluit:

— Nu mai vrei să navigi? N-ai nimic cu partidul?

Băi, şi când l-am luat de piept să-l dau de pereţi…

S-a dus la comandant, m-a chemat comandantul.

— Mă, vezi că ăsta te lucrează la aviz!

Avizul pentru marinari este dreptul, mai exact era pe vremea odiosului, dreptul de a părăsi temporar minunatele ţărmuri ale patriei.

— Şi aşa vreau să mă las că găsesc eu serviciu la uscat.

…Cred că m-a salvat comandantul. Oricum avizul nu mi l-au luat iar pe ajmecul ăsta de punte tot cei cu care defila, comuniştii lui, l-au pârlit; i-a murit nevasta de avort, n-au chiuretat-o, cică, până nu a spus cine i-a făcut avortul şi ar fi lăsat-o să moară. Aşa se zice. L-a lăsat cu trei copii. Tot ăia ai lui… Dumnezeu nu dă cu băţul.

Comanda noaptea

Comanda noaptea are ceva – vorba psihanaliştilor – din uterul matern.

În întuneric pâlpâie luminţe roşii, verzi, albe, puţine cât să nu deranjeze şi să-ţi creeze o complicitate cu spaţiul. Sus în plafon lumina palid verzuie a cârmei. Vibraţie uşoară sub picioare. Stai lângă radar şi urmăreşti cercurile pe care le descrie spotul. La prova becul de la catarg luminează, dându-i un aer fosforescent, mustaţa de spumă. Ecolalia comenzii! Alt element securizant.

— Bandă dreapta.

— Bandă dreapta, răspunde timonierul.

Drept aşa! Drept aşa!

Parcă este preotul şi diaconul care-l ajută.

Şi ca o replică a naturii la această duplicare este legănarea într-o parte şi simetric, revenirea.

O trăire în cod binar. Coerenţa de ritmuri.

Într-o poezie de Topârceanu încet-încet, pe rând în odaie mobilele încep să cânte. Despre ce este vorba în

Topârceanu?

Euritmia. Coerenţa omului cu micro-mediul. Este rară dar este forma perfectă, majoră a seifului.

Identificarea cu tine însuţi. Şarpele care îşi muşcă coada.

Ciclul care se închide.

Stau proptit pe masa de comandă, paralelipipedul înalt, metalic al măruntaielor inteligenţei navei, cu picioarele sprijinite pe bara de lemn din faţa geamurilor largi.

O poziţie incomodă, uşor clătinată şi dând tot timpul senzaţia de cocoţat.

Povestiri marinăreşti…

Oamenii remodelează trecutul pentru a umple vidul unei mări pustii sub o noapte în care ei sunt paznicii Neaşteptatului. „Vă plăteşte NAVROMUL să vă uitaţi pe geam”… cum spun cei de la motor.

E întuneric, umbrele oamenilor sunt vag desenate, poveştile capătă o autonomie, o desprindere de substrat, ceea ce de fapt şi sunt. Orice poveste marinărească e o uşoară remodelare în lutul realului. Nu că omul minte, dar timpul, distanţarea şi starea lui sufletească de acum distribuie accentele, îngroaşă unele linii, şterge altele.

Povestirea e dramatizare, dramatizarea e remodelare.

Supravieţuiri la număr

Qui met à la voile met à la loterie.

Victor Hugo

Orice voiaj are un număr.

Din momentul lansării navei începe numărătoarea.

N-am înţeles de ce până când nu am citit „Istoria Navigaţiei” de Van Loon. Lucrarea descria mai ales soarta navelor – prototip. Şi soarta e cam în felul ăsta: „S-a scufundat la cea de a cincea sa călătorie în apropiere de capul Horn”. Atunci m-am luminat. Până la un punct călătoriile erau (şi poate mai sunt încă) similare ca semnificaţie numărului de victorii pictate simbolic pe râtul avioanelor de vânătoare. O performanţă în sine.

Ies într-o seară la plimbare la prova cu ajmecul nostru, ofiţer de marină fluvială; om peste cincizeci de ani, bolnav de psoriazis, ezitant estimativ, cult, cu interes pentru lucrurile cu care vine în contact. E pe „Făurei”, cargou de 7.800 tone, de la începutul – începutului.

„Făurei” a fost o singură dată gata să dea de belea, la o traversare de iarnă a Atlanticului. Furtuna a rupt tot, toate suprastructurile metalice rupte erau îngrămădite în faţa castelului. Forpikul – magazia de pe punte prova – se umpluse cu apă; nava aprova şi în plus cadenţa tangajului era mai rapidă. Printr-un tub de ventilaţie rupt de val a început să intre apa în magazie. Şi nu prea ieşea, sorburile erau înfundate! De altfel se pare că şi în forpik apa intrase pentru că cineva a uitat să închidă un capac de aerisire. (Totdeauna într-o nenorocire există, chiar şi în proporţie minimă, factorul uman).

Cam aşa a durat vreo două săptămâni, din care rău de tot a fost vreo zece zile până au ajuns la Houston.

Satelit nu aveau, cerul era acoperit tot timpul, aşa că nefiind stele nu puteau nici măcar să-şi stabilească poziţia. Au luat-o de la o navă nemţească cu care s-au întâlnit.

După ei mergea un mineralier israelian de 30.000 tone care s-a scufundat. Li s-au rupt de către val capacele de la magazii. A intrat apa în magazii şi s-a scufundat cam în trei ore.

Trei inşi au murit prin hipotermie – apa avea 7 – 8 grade – deşi toţi americanii, vase, avioane, au venit grămadă să-i scoată, că doar toată treaba era la 80 de mile de Bermude.

— V-a fost frică?

— Nu prea, m-am îmbrăcat gros, aveam totul pregătit. Mie mi-e frică mai. Mult de rechini.

*

* * *

...cel”-urile astea au fost o serie cu ghinion. Mineraliere de 155.000 tdw, 325 de metri lungime. „Cărbuneşti” în primul său voiaj a plecat în Australia. A venit complet distrus, i-a căzut principalul pe Dardanele.

Pistoane, cămăşi de cilindru… în plus le-a murit un om, l-a prins nu ştiu ce drăcie mecanică.

„Comăneşti” în primul voiaj s-a suit pe dig. Au trebuit să-i schimbe bulbul. Ei şi la al patrulea (sau era al cincilea voiaj?) ne-am ciocnit cu el în Atlantic. Era în larg, trecuse uşor de miezul nopţii, pustietate, doar două vapoare, noi şi ei.

S-a auzit o bubuitură de nu ştiai ce-i aia. Ne-am ciocnit cu un cipriot de 15.000 – 20.000 tdw, oricum cu mult mai mic ca noi. Vapoarele s-au văzut şi au şi vorbit în prealabil. Cipriotul a comunicat la radio că „dat fiindcă sunteţi voi mai mari trec eu prin pupa voastră”. Ce s-a întâmplat după aceea nu mai e clar. S-a înfipt în noi în tribord, puţin înaintea castelului. Zece metri să fi fost spre pupa eram terminaţi – lovea în tancurile de combustibil. Ai noştri când l-au văzut că vine ţeapăn au pus bandă dreapta să ferească pupa dar nava avea cercul de giraţie mare. A făcut o basea de vreo zece metri, a strâns şi balustrada. Practic a lovit razant. Dacă ne loveam lateral îl băgăm la fund, era mult mai mic. Şi norocul lui că a lovit cu prova unde avea tabla mult mai groasă. Când am ieşit afară pe punte era la 50 – 70 metri de noi. Cu toate luminile aprinse, inspectau avariile. Noi la fel. Ca doi câini care se muşcă şi apoi se dau deoparte. Din fericire niciunul nu avea gaură de apă. Ei la radiotelefon:

— Voi sunteţi de vină, noi veneam cu roşu, voi cu verde, sunteţi loviţi în tribord.

Fiecare a pus lampa Aldis pe celălalt de i-a citit numele şi portul. De fapt erau de vină ambele nave, pagubele minime şi companiile i-au făcut de vină pe cei doi ofiţeri de cart. Ofiţerul îl care era în cart a plecat din Petromin şi s-a dus la companie străină să scoată banii.

Cartul şi sfertul

Vaporul foloseşte şi astăzi unul din cele mai vechi sisteme de unităţi de măsură a timpului – CARTUL.

Eroii lui Homer cunoşteau şase părţi circadiene, ale zilei îngemănată cu noaptea. În Atena şi mai târziu, după exemplul ei, la Roma „ziua” se împărţea în 8 părţi – patru

pe lumină şi patru pe întuneric.

Cu această periodicitate erau schimbate caraulele în Roma antică. Pentru a afla intervalele, ziua era folosit gnomonul – ceas solar, inventat probabil de babilonieni. Soarele sau mai exact rotaţia Pământului în jurul lui măsura timpul. Pământul este instrumentul Timpului, spunea Pitagora.

Noaptea şi în zilele noroase era folosită clepsidra (în greceşte – cea care fură apa) cu apă sau nisip. Unitatea de timp de patru ore era cunoscută în Roma antică ca strajă. „Straja" de 4 ore pe vapor se numeşte cart. Se munceşte câte patru ore cu pauză. Cartul este legat de „sfert". În progresia uniformă a navei există un mecanism cuantic subiacent. Semnul lui e sfertul. Cu un sfert de oră înainte de a intra în cart ţi se bate în uşă.

Din 4 în 4 ore răspunderea de a ţine în lesă vaporul şi de a-l împinge pe drumul predestinat pe hartă şi nu aiurea, răspunderea de a face navigaţie, de a ţine maşina în mers, cade pe alţi umeri.

Din patru în patru ore soarta vaporului, a mea şi a altora se încrucişează cu subiectivul din om. Greşeala lui ne poate izbi de alţi călători ai mării – s-a mai întâmplat – ne poate rătăci spre dinţi de piatră ieşiţi din apă şi câte şi mai câte.

Cântecul idiot din copilăria mea, un fel de Lemerik:

Căpitanul Roberto, hâr, hâr... Căpitanul Roberto exiamă Vai, vai, ce mare durere să vezi bamporul cumpere Marinarii cum moare, Moare, şi dă din picere.

S-a mai întâmplat.

Cu un sfert de oră înainte de a se urca în comandă omului i se ciocăneşte în uşa cabinei. Se dă sfertul.

Este sudura între oameni şi între responsabilităţi.

O mare roată dinţată ce transformă discontinuul în continuu în care „sfertul" este călcătura dintelui. Cartul este o realitate dură.

Odată, la traversarea Atlanticului, unul din ofiţerii care fac pe motoriştii în lipsă de locuri conforme calificării, îmi vorbea cu oroare de traversadă – 42 de carturi.

De parcă fiecare cart ar fi o lovitură de bici pe spinare sau un sac greu de transportat.

O durere.

Birourile

— Când vii în ţară, vin peste tine, ca muştele la raliat, Birourile. Nişte jigodii penale, domnule!

Nea Costică, şeful electric, chelios, suplu, mobil, vorbind cu un teatralism balcanic, expresivitate de pahar, vine la mine că a răcit şi vrea ceva „de cap”. Cu ocazia asta îmi repară cu două gesturi şi cel de al doilea calorifer electric din cabină şi ca totdeauna când vine îmi povesteşte ceva.

— Uite unul din ăştia era de la protecţia muncii, Aurel, ei numele de familie dă-l încolo, că încă mai este la companie la noi. Tată-su era membru al C.C., director la uzinele „I.C. Frimu” din Sinaia, Uzina de Mecanică Fină de mai târziu. Tat-su vilă, el vilă. Unde nu se ducea, era fiul lui tat-su. A terminat şi ăsta o Politehnică dar era gutuie-gutuie. A ajuns pe la birouri, cu protecţia muncii. A făcut şi un voiaj pe mare, de şase luni, la pescării, ca motorist. Credea că stă degeaba şi ia bani numai că acolo a dat de un şef mecanic ţepos şi ăla l-a băgat cu cârpa în mână la curăţat santina, la scurgeri, la muncă de motorist. În fine a revenit şi este de o viaţă la NAVROM cu protecţia muncii.

— Şi ce poate să-ţi facă, nea Costică?

— Orice, că în ţara asta de când te naşti eşti vinovat faţă de legile în vigoare şi de când te angajezi eşti contravenient faţă de dispoziţii şi regulamente. Viaţa e una, munca e alta, regulamentele altceva şi jigodiile astea penale stau pe intervalul între real şi scriptic, între legal şi posibil şi exploatează:

„Nu porţi şapcă, tovarăşul?! A, porţi şapcă! De ce porţi şapcă bă?”

Te naşti şi munceşti infractor. Iar ei sunt profitori care cică te iartă. Jigodii penale, domnule.

— Bine nea Costică, dar asta până la revoluţie.

— Şi după, că nu s-a schimbat nimic. Să-ţi dau un exemplu. Cum venim din voiaj trebuie să dăm la control

mănuşile şi cizmele izolatoare să le testeze dacă chiar sunt electric izolatoare, să le pună la curent de mare tensiune să vadă dacă nu fac străpungere. Înainte când te duceai cu ele la testare era suficient să ai o hârtie de la vapor. Acum, că sunt nu ştiu câte companii de navigaţie ni se cere hârtie de la companie. Deci eu trebuie să mă duc şi să obţin de la Birouri hârtie cu ştampilă, cu semnături. Căci testarea se plăteşte, este adică o prestare. Şi tot de ăia dai la birouri:

— Şi cum, mie nu-mi iese nimic?

Ăsta dacă vrea tot îţi găseşte ceva în neregulă, un bec spart, un grătar nepus, care cică trebuie să fie, să te protejeze. Căci nu ai cu ce şi nu ai cum să fii în regulă cu tot. Sistemul ştie acest lucru şi îi convine. Sistemul trebuie să te aibă la mână şi tot el să te ierte; să-i fii obligat, cu ciocul mic şi cu coada între picioare. Iată idealul Sistemului: orice salariat să fie un tolerat, un iertat şi un răscumpărat. Când am venit în ţară cu „Buziaşul” aveam şi eu ceva ţigări şi două baxuri cu cutii de suc. Să duc şi eu acasă, ca omul. Şi din două baxuri am venit acasă cu ce crezi, cu patru sucuri. A venit întâi Aurel ăsta cu un adjunct de-a lui, care lucrase la cadre. Acum ăsta nu mai lua şpagă de la cadre, o lua de la protecţia muncii. Au venit ca domnii cu maşina-atelier de protecţia muncii. L-am primit frumos că-l ştiu pe nătărăul ăsta de când s-a angajat, i-am dat nişte cafea, i-am dat nişte ţigări, i-am dat şi nişte sucuri.

— Nea Costică, ceva pentru ajutorul meu…

I-am dat şi ăluia două sucuri. A doua zi iar văd că trage în faţa vaporului maşinuţa-atelier de protecţia muncii.

— Nea Costică, ne faci o cafea?

Fac, ce pot face.

— Nu ne mai dai nişte sucuri?

Îi dau lui două şi ajutorului lui, două.

— Ce, îmi dai ca la chiori?!

M-am supărat, dacă-i aşa, dă-le îndărăt, că nu vreau să-ţi dau. Şi mă duc cu ele în dormitor că şi pe „Buziaş” ca şi aici aveam apartament, două camere.

— Ei, am glumit şi eu, zice şi intră după mine şi când vede unde-i baxul ia el patru sucuri şi adjunctul lui patru sucuri. Ce poţi să-i faci, să-l plesneşti? Vin alţii în locul lor şi chiar şi ăştia dacă nu le dai şi nu-i laşi să-ţi ia îţi fac bube. Legal, că legea e aşa făcută că pot să-ţi facă oricând orice. Tat-su nu mai e de mult în C.C. dar el e tot călare pe spinarea mea şi a altora. Ce, numai el!

În voiajul ăsta ai văzut şi tu pe unul care a ajuns mare. Ne reprezintă cică în străinătate. Asta a fost ani de zile la PSI, paza contra incendiilor. Ani de zile a vămuit navă de navă. Venea patern, grijuliu, tolerant şi hrăpăreţ. Vine la mine, eu scot din dormitor un carton de Kent, ţigările mele, i le pun în faţă, mai scot şi nişte cafea şi el în timpul ăsta mă povăţuieşte:

— Să fii atent, să ai grijă de oameni, că ştii mata…

Şi-mi bea cafeaua. Eu am treabă, căci eu nu fac plimbări să iau darul, eu muncesc la vapor. Şi la plecare:

— Pentru ajutorul meu, nea Costică, e băiat bun…

Dacă e băiat bun mă duc şi iau două pachete de Kent din ţigările mele şi i le dau. Ce nu facem noi pentru un băiat bun?

Şi când să plece, mă cheamă, aşa, să-mi spună ceva, discret, unde crezi, la mine în dormitor.

— Nea Costică, să ai grijă de băieţi, să fie atenţi, că ştii mata că focul nu iartă…

Şi în timpul ăsta, fără să-mi spună nimic legat de gestul lui, întinde mâna spre cartonul de pe pat, că îl bunghise din cealaltă cabină, şi văd că-mi trage unu-două-trei-patru pachete de Kent; şi uite aşa dintr-un carton am rămas cu două pachete.

Odată am transportat cu vaporul, nu mai ştiu de unde, portocale. A venit ăsta la comandant, în inspecţie contra focului şi a plecat cu două sacoşe. A doua zi a venit în inspecţie la şeful mecanic şi la mine, pe partea electrică. A plecat iar cu două sacoşe. Nu i-a ajuns. Se întâlneşte cu unul dintre ai noştri, de la vapor, la birouri şi-i spune:

— Zi-i comandantului că mâine vin să-i inspectez pe secund şi pe şeful de echipaj (adică puntea: cu o zi înainte

inspectase maşina). Aici, comandantul nu a mai rezistat:

— Dacă vine cumva jigodia asta la vapor, nu-l primiţi, jos cu el de la scară şi daţi-i un picior în cur şi un pumn în gură.

O răbufnire. Căci, ăştia, cresc şi se ajung. Cine are va mai avea. Cine are împarte, dă mai sus, ajunge mai sus, primeşte mai mult, dă şi mai mult. Iar cine nu are şi nu dă… o ia el în gură. Trebuie să ai şi să fii lichea. Lichea poţi să te naşti sau să devii cu efort mai mic sau mai mare. Dar să ai? Ei, aici acumularea primitivă de capital se bazează numai pe furt. Într-un mod sau altul. Şi cu cât furi mai mult, împărţi mai mult şi deci eşti obligat să furi mai mult…

Nea Costică fără să o ştie, glosează pe marginea unei amare constatări a marelui nostru sociolog şi antropolog Ernest Bernea, intelectual ai dreptei ajuns în puşcăriile comuniste: „În România nu există decât două ipostaze ale existenţei umane: lichea ori câine bătut”.

I.C.R.A.L. via S.U.A.

…Am avut eu un coleg de voiaj Georgescu Aristarh. Grec. Ăsta avea o vilă şi i-a intrat în demisol igrasia. A plătit la ICRAL să-i repare. A aşteptat doi ani că ăia nu veneau; ba nu aveau bitum, ba nu aveau altceva. Şi atunci ce a făcut omul? Făceau voiaj în S.U.A. A luat şi a scris două scrisori, una la „Scânteia” şi una la „Urzica”. Le-a scris la indigo şi a trimis fiecăruia numai copia la indigo. Cu timbre americane pe plic. Originalele le-a ţinut. Când a sosit din voiaj era publicat deja şi în „Scânteia” şi în „Urzica”.

Aia de la ICRAL îl aşteptau cu nerăbdare, să îi repare şi i-au făcut o lucrare ţul.

A venit şi un reporter de la „Urzica” să stea de vorbă cu el: „pe dracu’ reporter, securist dom’le”.

După vreo două luni, alt voiaj. L-au chemat la „Poarta 2” să-i atragă atenţia să nu mai facă „chestii din astea” că „o să ne întrebe şi pe noi, pe cine trimiteţi voi, dom’le în voiaj”. Dar i-au dat drumul să plece.

Vama

„Legea e în carte, cartea e în geanta, geanta e la mine”.

Ce cuvânt urât!

În alte limbi cuvântul vamă – douane în franţuzeşte, dogana la italieni – ne vine de la ultima invazie din Europa, cea normandă. Când normanzii şi-au făcut stat în Sicilia şi Italia de Sud au folosit în administraţia fiscală arabi şi bizantini. Vama provine de la cuvântul arab divan.

Şi în româneşte cuvântul este un cadou făcut de invadatori. De cei veniţi din stepele Asiei şi stabiliţi în Câmpia Panoniei de unde ridicau capul spre înălţimile munţilor Ardealului. Căci românescul vamă vine de la ungurescul vâm. Termenul anglo-saxon pentru vamă, „custom”, vine de la cuvântul „obicei”.

Te scuturi, mai exact „te scutură” conform cu obiceiurile. Şi ce obiceiuri!

Vama este momentul adevărului. Te-ai zbătut, socotit, ai cumpărat, ai ezitat, ai vândut. Buful stă în cheson şi îţi umflă inima. În timpul ăsta, colegului tău, cel ce şi-a făcut praf paraii sub lozinca „Dilaila!” – dă-i cu bere, dă-i cu fete – i se umfla băşica fierii. Zaiafetul s-a uitat, între buful tău şi realitatea lui creşte invidia neagră, urâtă. Invidia clasică pe care unii teoreticieni au descris-o ştiinţific ca „lupta de clasă”. Dacă poate, te va da în gât. Asta a băgat marfa la blat!” Te lupţi cu sărăcia ta constituţională, cu invidia colegilor, cu rapacitatea şefilor de la uscat şi apoi cu vama. Nimeni nu-i curat pe lumea asta, socialismul este sistemul compromisurilor semiacceptate, semipedepsite. Depinde de baftă, depinde şi de pile. Într-o societate a imoralului şi a incertitudinii generalenu ai garanţii. Poate să ţină, poate să nu ţină. Trebuie să dai ca să ai. Ca să ai serviciu ca lumea, navă bună, voiaj bun... Din salariu nu ai cum, deci trebuie să te descurci. Cea mai obişnuită modalitate de descurcare este o ţâră de contrabandă. Meschină precum viaţa noastră ea nu poate urca mai sus de subdemnitatea bişniţei. Câteva perechi de blugi, nişte cafea, niscaiva ţigări.

Ştiţi ce sunt vămile văzduhului? Dacă nu, luaţi vechiul dicţionar universal al limbii române al lui Lazăr Şăineanu.

„Podurile peste 24 de ape ce sufletul străbate după moarte până ajunge purificat în lumea cealaltă”. Ei, pe podurile astea ai toate şansele să o încurci.

Vama ştie că toţi pun la blat, că toţi au, că asta e o regulă a jocului social. Numai că una este practica socială şi alta e legea. Şi între practica tradiţională şi lege este bunul plac al instituţiei numită vamă. Oameni surtt şi ei, iau şi ei şpagă că trebuie să „tragă” şpagă mai sus. Vorba romanului: Do ut des. Dă şi ia. Ăia de fac afaceri mari cad ei când se hotărăşte acolo sus, căci orice afacere mare are şi protecţii mari. Trebuie să ştii ce şi cum, să vezi, să ştii cine este fiecare, căci ne-atârnaţi nu există, toţi atârnăm de cineva şi atunci e bine să ştii cine-i nenea, să nu superi prea tare; tu nu eşti curat la rândul tău dacă e nevoie, dosarul tău apare la suprafaţă ca morţii din clipul „Thriller” a lui Michael Jackson care ies noaptea din canalul unde au fost aruncaţi. Cel mai bine pentru vameş este să „pârlească” din când în când câte un nevinovat, unul fără mamă – fără tată căci trebuie să aibă şi el activitate. Şi oricând trofeul lui poţi fi tu.

Vama, ce cuvânt urât!

Relaţia marinarului cu vama am înţeles-o la Kandy, vechea capitală a Ceylonului, oraşul în care se păstrează într-un templu, celebrul dinte sfânt a lui Buddha. Eram invitaţi împreună cu comandantul în plimbare de către agent, cel ce local reprezenta interesele companiei şi vaporului nostru. Şi arătându-ne de unele şi de altele, locuri istorice, locuri sfinte ale budhismului ne arată şi o clădire masivă înconjurată deasupra zidului cu sârmă ghimpată.

— Asta este închisoare, dar, probabil nu vă interesează.

Privind-o lung, cu un interes amuzat, secundul i-a replicat scurt:

— Greşeşti profund. Iată un loc de care nu trebuie

niciodată să facem abstracţie. Căci orice marinar este un contrabandist. Un pat la spital s-ar putea să nu găsesc eu dar un loc aici îmi este totdeauna pregătit.

Dacă eşti contrabandist, e clar. Dar dacă nu eşti contrabandist? Am făcut fără să vreau experimentul.

Căci în materie de vamă trebuie să înţelegi cât se poate de bine un lucru: tu eşti un individ iar vama este o instituţie. O instituţie de stat. Şi încă una care lucrează la porţile ţării. Mitologia a avut un zeu portar, un zeu al locurilor de trecere. Era Ianus, celebru prin aceea că avea două feţe. Vama funcţionează conform principiului „legea e în carte, cartea e în geantă şi geanta e la mine”. Vameşii sunt cel puţin doi. Oricând ai un grup de mărturii concrete împotriva ta. Şi nu uita niciodată ei to-eşti individ iar vama este o instituţie.

Plecăm în voiaj de Crăciun, într-o iarnă geroasă, troienită, cu trenuri neîncălzite care circulau greu. Vaporul se încărca în oraşul meu, în Galaţi, urma să plece şi să stea câteva zile la Constanţa şi de abia apoi s-o ia din loc spre ţări mai calde prin Bosfor, Suez…

Mi-am zis să mă îmbarc în voiaj din Galaţi – cu trenul la Constanţa era lung şi friguros. Daf: aveam de dus la nişte prieteni mici atenţii – două cutii cu cafea, două cartoane de ţigări. Nicio problemă, perfect rezolvabil, legal, când intri în portul Galaţi te duci le declari la vamă, îţi dau bon şi în portul Constanţa pe baza bonului le scoţi în oraş.

— Doctore, eşti nebun? Ăştia sunt bandiţi, o să ai neplăceri.

— Dom’le, e lege?

— O fi dar ai să o încurci, cum mă vezi şi te văd.

Nicio problemă, în carnetul meu de vamă din voiajul care l-am făcut acum şase luni e trecută şi cafeaua şi ţigările, probleme cu provenienţa bunurilor cu care intru în port nu pot fi, legea e clară… Plin de energie o iau cu plasa în care am două cutii de sfert de kilogram de cafea şi două cartoane de Kent spre vama portului Galaţi. Vin din oraş şi declar cu ce intru în port spre a obţine act. O

clădire sordidă, joasă, veche la capătul liniei de tramvai unde mi-am lăsat „Trabantul”. Înăuntru, vameşii. Unul corpolent, boşorog, mustaţă în care este implantat un neg generos. Ochi lacomi şi hoţeşti. O faţă descompusă de om care bea mult, fără voinţă, o privire care îmi aminteşte ceva intermediar între vânzătoarea hoaţă de la aprozar cu cântarul măsluit şi prostituata care cântăreşte mereu, rapid şi alternativ, riscurile şi câştigul. Celălalt slăbuţ, tânăr, ochi prezent, având o notă de dominare, pândă şi prudenţă la un loc. Privirea asta, tipul de privire, o ştiu. Asta-i uşor şi de la Secure.

Când mă văd, le spun ce vreau şi scot şi obiectele, faţa li se luminează a triumf, cu satisfacţia vânătorului care a găsit capcana cu vânat, cu ceva din freamătul carnal a doi golani ce au prins noaptea o fetişoară în parc; îi umflă brusc lăcomia, satisfacţia majurilor care acuşi-acuşi o să pună pe soldat să se târască pe jos cu masca de gaze pe faţă. Vânătorii s-au întâlnit cu prada.

— Bă, tu le-ai furat! Zi tot!

„Bă” are părul alb – ce-i drept, albit prematur, n-are încă cincizeci de ani –, este medic primar la Reanimare la Spitalul Judeţean şi cafeaua a primit-o nu de mult de la un tovarăş care ar fi tare deranjat să afle ce se întâmplă acum. Căci la doctor ca şi la closet ajung până la urmă toţi, şi Galaţiul este un oraş mic, de mai cunoaştem şi noi lumea.

— Asta e cafea Wiener, nu se găseşte decât la shop. Ai avut dolari. Umbli cu valută. Hai, mărturiseşte, că dacă mărturiseşti imediat, este mai bine.

„Bă” este calm şi le vorbeşte cu „Dumneavoastră”. Cât se poate de calm.

— Dacă consideraţi că este ceva ilegal aici, vă rog să întocmiţi acte.

Asta nu le place deloc. Şi o iau tot aşa, dar mai moale.

— S-au furat pachete de cafea de la shop. Dumneata eşti implicat în furt. Şi ce, ai ţinut ţigările pe care le ai trecute în carnetul de vamă nefumate şase luni?

A

Între timp intră nişte arabi care dau şpagă şi pe care nimeni nu-i controlează prin ţoaşte. Şi dau şpagă în faţa mea. Asta simt că nu le place. Îmi iau actele la mână. Lacomi şi tâmpiţi. Speră că de frică voi abandona „obiectele” ba că le mai dau şi bancnote ce mai am prin buzunare. Speră să mă facă să defilez sub lozinca „Nene, iartă-mă”. Absolut tâmpiţi. Un doctor care navigă pe vremea lui Ceauşescu, are aviz adicătelea, are el un sponsor. Undeva acolo sus cineva îl iubeşte. Şi, în carnetul de marinar scrie – medic bord. Nu scrie însă adresa. Nu ştiu că sunt din Galaţi. Mă freacă ei vreo jumătate de oră din ce în ce mai ezitanţi, vor să mă provoace la discuţii concrete şi de amănunt sau să am o ieşire violentă. Eu sunt imperturbabil şi monoton; Dacă nu e legal, şi sunteţi absolut convinşi că legal aveţi dreptate, faceţi acte. Văd cum ochii tinerelului se injectează tot mai tare şi de ură dar şi de prudenţă.

— Dumneata eşti din Bucureşti? Semiîntrebare, semiafirmare. În carnetul de marinar este trecut numai locul naşterii, Bucureşti.

— Şi – apăs tare, zâmbind larg, pe şi – aici greşiţi, sunt din Galaţi.

Asta nu le mai place deloc.

— Hai bine, pleacă, da să nu mai faci şi data viitoare.

Plec calm. Ăştia au uitat regula numărul unu: „Nu da în câine până nu ştii cine e stăpânul”. O încălcare grosolană a regulilor de protecţie a muncii la locul lor de muncă cu specific social pronunţat. Mi s-a povestit cum la începutul anilor ’60 când numai la vederea unei uniforme de Secure îngheţau păduchii pe tine de groază un tovarăş colonel l-a luat „tare” pe profesorul Theodor Burghele, marele urolog român. L-a luat tare dar a greşit-o. Marele Burghele nu s-a lăsat intimidat de mârlan:

— Crezi că mi-e frică de tine, animalule? O fi avut tata jumătate din Moldova, dar îi vezi pe ăştia – pe perete atârna în şir, după importanţă, Biroul Politic Executiv –, la toţi le-am băgat degetu-n cur!

Tuşeul rectal este explorare urologică de bază. Peste câteva zile tovarăşul colonel a venit să-şi prezinte scuzele tovarăşului profesor Burghele, care băgase degetul de-a adevăratelea la tovarăşii... Dar mai ales secundo: Eu am memoria lungă.

Talleyrand, celebrul ministru de externe al lui Napoleon, spunea că „Răzbunarea este domeniul prostului”. Eu unul însă, îi iubesc pe greci care aveau o cu totul altă părere; ăştia vorbeau de „cupa de elixir a zeilor”.

Bă tovarăşu’ nimic nu e mai important ca sănătatea!

Oripilant? Poate. Dar ştiţi dumneavoastră că tot individul ăsta i-a confiscat unui coleg de voiaj leafa pe motiv că intră cu bani în port ca să-i treacă peste frontieră? Şi asta înaintea oricărui control de plecare când eşti obligat să declari banii.

Ilegal, dar omul a rămas cu banii luaţi.

Până una alta cel ce nu are suficiente relaţii, sau nu are suficientă tărie să le pună sacul în cap la colţ de stradă în întunericul nopţii – s-a procedat şi aşa – scuipă în sân, dă cu tifla în buzunar, se lasă jefuit şi speră. Speră să scape, speră în toanele bune ale vămii, mai trage puţină şpagă şi încrezător în puterea mistică a cuvântului şi formulării, le „manipulează”.

Eufemismele declarării la vamă, încercări naive de descântare prin încrederea în forţa cuvântului.

Unul are-două carpete; n-ai voie să introduci în ţară decât una. Omul coase cele două carpete şi scrie în carnetul de vamă – carpetă dublă, adică o fi ea dublă dar e o singură carpetă.

În perioada când se făcea business cu păpuşi unul a luat un disc de placaj, a fixat pe el mai multe păpuşi şi a trecut în carnetul de vamă – „hora păpuşilor”.

Transformarea multiplicităţii într-o unitate de tip nou. Numai că jocul de-a cuvântul are şi instrucţiuni de folosire: „eu mă fac că e şi tu te faci că mă crezi”.

Vama e numai one way Poţi s-o iei pe contrasens dar atunci e autostradă plătită, într-un fel sau altul.

Vamă, ce cuvânt urât!

Piranha

E greu să fii skiper.

În meseria asta trebuie să ştii să fii şi navigator şi comerciant şi diplomat.

Nu te lupţi jjumai cu natura, cu fieroaica ci şi cu lăcomia oamenilor.

Vaporul este locul geometric unde se întâlnesc toate lăcomiile posibile.

Toţi vor să se înfrupte, să ciugulească, să-şi „tragă”…

Numai fii oleacă neatent şi vaporul va păţi ca vita la traversarea apelor prin America de Sud – în câteva clipe piranha, peşti mici cât palma dar lacomi cât încape, nu vor lăsa decât scheletul. Toţi cer. Şefii să te lase în pace, grănicerii şi „băieţii” ca să nu-ţi retragă avizul de navigaţie, birourile pentru fiecare din sutele de semnături, paza contra incendiilor care să adeverească că nu întorci capul la dreapta în loc să-l întorci la stânga, cel ce îţi dă navlul, ce şi unde să cari, ca să cari ce şi unde merită.

Mările nu sunt uniforme, există locuri bune şi locuri rele.

Eşti băiat fin – pleci unde trebuie; nu eşti, gaia te mănâncă. Sunt locuri în lumea asta unde dacă ajungi eşti blestemat. Eşti plătit în monedă locală, buful nu ţine, radă faci cât încape. Poţi să cari minereu care te umple de praf. „Goa şi Duresul sunt ca vinul roşu. Te-a pătat, nu mai iese”.

Duresul este portul Albaniei. Mai rău nu poţi să ajungi.

De la Goa cari pământ numit eufemistic minereu.

Una din cele mai curioase forme de lăcomie este pirateria din lumea prosperă a civilizaţiei occidentale, pirateria bazată pe conjugarea cunoaşterii legilor şi a înscenării. Lumea Occidentului, unde totul e reglat până la cel mai mic amănunt, totul este prevăzut, totul se îmbucă, unde legea este strictă şi clară, te face să fii atent să nu calci tu peste lege. Nici nu îţi vine să bănuieşti că în raiul acesta al bunei organizări stă la pândă reaua credinţă. Şi ar fi trebuit totuşi să fii prudent.

Dacă eşti atent câteva minute cine dă bani la cerşetori, vei constata că totdeauna cel amărât şi sărac. Bogatul foarte rar. Fereşte-te de cel bogat!

În portul Anvers este un cheu care coteşte în unghi drept, un fel de echer.

Zonă dificilă care presupune manevre foarte clare. În plus tot pe acolo, pe şenal era şi un mamelon imers, o gâlmă a fundului. Ei bine, arta pilotului – a unuia din ei – era să te suie pe uscat, pe mamelonul ăla. Căci există un paradox al navigaţiei – pilotul nu răspunde dacă se întâmplă ceva cu nava, răspunde comandantul. O anomalie a cărei singură explicaţie ar fi credinţa apriorică a totalei bune credinţe a pilotului. Numai că încrederea totală e o invitaţie tentantă la abuz.

La primul vapor românesc suit pe „uscat" au apărut ca din pământ trei remorchere. Au aruncat bandulă, au luat parâmă, au tras. Toată chestia era că la plată nu te taxa ca de asistenţă ci ca salvare. Te-au scos de pe uscat, adică te-au salvat. O grămadă de bani.

Când au încercat la al doilea vas românesc chestia era deja prelucrată şi cunoscută. Când a văzut unde-l bagă comandantul a înţeles că urma şi el să intre în rahat. Nu a spus nimic pilotului dar prin difuzorul prova a comunicat cu voce calmă:

— Nostromul, pregătiţi topoare şi dacă aruncă bandulă sau parâmă, tăiaţi.

Pilotul n-a înţeles nimica. Când a început pilotul să dea comenzile care să suie nava pe uscat, comandantul manevra cum era corect, să nu se suie. Dar fără comentarii; când au ajuns în dreptul dâmbului pe care nu s-au urcat, au şi apărut cele trei remorchere ca să arunce bandula.

Remorcherele nu aveau cum să fie anunţate că nu le-a ieşit jocul şi cum au aruncat în neştiinţă bandulele cum le-au tăiat ai noştri.

Şi ce credeţi că a făcut comandantul?

L-a plesnit pe pilot fără martori?

Nicidecum. L-a invitat în cabină la o votcă şi l-a

întrebat amabil:

— Şi cât îţi iese dumitale pentru banditismul ăsta?

Pilotul, alb ca hârtia, a mormăit ceva neinteligibil.

Nici cu americanii nu mi-e ruşine. Uleiul pe tablă este un mare pericol în materie de dat cu capul în fierărie. La americani pe punte există chiar culoare pietonale din material poros, vopsite în altă culoare tocmai ca nu cumva să o iei razna pe o pată de ulei.

NAVROM-ul a plătit la New York o sumă foarte mare unui stivator american care a alunecat pe o pată de ulei. Greşeala e a noastră. Plăteşte!

S-a mai întâmplat o dată. Chestia începea să deranjeze. La o a treia alunecare pe ulei pe punte cu cerere de mari despăgubiri, ai noştri s-au prins stupefiaţi că de fiecare dată era vorba de acelaşi individ. Venea probabil cu uleiul personal de acasă!

Ei, de data asta i-a ieşit lui uleiul pe nas…

NAVROM, PCTF and Co

Ce bine-i la Navrom Chirie nu plăteşti Mănânci pe săturate şi dormi de putrezeşti.

Navromul are grijă de oamenii săi de pe mare.

Stă cu ochiul pe ei, îi urmăreşte şi, la nevoie, dă indicaţii preţioase. Telegrafic. Iată câteva telegrame reale din istoria Navromului. Venite de „sus”. Strict autentice.

De la navă către Navrom: „Oprit descărcarea. Hulă”. Navrom către navă: „Opriţi hula. Continuaţi descărcarea”. Hula este o formă de agitaţie a mării, val fără vânt.

Altă telegramă, de pe altă navă.

„Icsulescu grav accidentat. Lovit de ganci”. Ganciul e cârligul şi bula de la macara. Navrom către navă: Arestaţi Ganci. Aduceţi legat în ţară”.

Nu ştiau şefii sărmanii că ganciul e arestat şi legat din naştere. Ganciul este cârligul masiv al macaralei, evident legat că doar nu e lăsat să se bălăbănească liber.

Cea mai tare din colecţia de telegrame reale este răspunsul la cererea unei nave de a intra la Las Palmas să cumpere alimente. Veneau din Cuba şi cubanezii le-au refuzat cumpărarea de alimente de acolo, probabil că nu

aveau. Numai că orice cerere de intrare la Las Palmas, loc clasic de făcut buf marinăresc, e profund suspectă Navromului. De unde şi răspunsul: „Procedaţi la restricţie totală de alimente”. Culmea că semna un director care fusese comandant de cursă lungă!

*

* * *

Cum e cu răspunderea la NAVROM?

Treaba este foarte simplă.

Şefii scuipă în palma stângă, lovesc cu coasta palmei drepte în scuipat, aşteaptă să vadă pe cine sare şi atunci se reped toţi pe ăla şi dă-i şi lucrează-l.

*

—

Ruda de sânge a NAVROM-ului, PCTF (punctul de control de trecerea frontierei). Ce legătură au grănicerii cu viaţa internă a vaporului e greu de imaginat. Dar a fost în istoria flotei noastre o perioadă când grănicerii aveau dreptul să verifice vardiile, cum că tovarăşii să fie vigilenţi.

Într-o noapte cu frig de crăpau pietrele, pe un vapor tras la cheu sigur că vardia stătea şi ea într-o cameră cât de cât încălzită şi nu de pază pe punte.

Vine controlul – un locotenent colonel, un maior şi un tablagiu.

— Vardie! O să-ţi luăm avizul de navigaţie…

Nimic nu e mai uşor decât să fii dur când eşti deasupra.

Poate chiar să devină un sport minunat, să striveşti oamenii ca pe păduchi, să simţi că tremură în faţa ta ca răcitura. Nu mai contează DE CE. Devii aşa, un mic Dumnezeu, tunând de sus în hăul furnicuţelor sociale. Belitul vardiei este forma cea mai obişnuită, numitorul comun al raketului în port.

Ca o monedă paralelă, a convertirii autorităţii administrative în bunuri, integrându-se în trocul general ţigări – cafea – săpun Fa, Lux, Duro.

Vardia, un nebun, posibil metisat cu un umorist, cine o şti, în timp ce şleahta îşi varsă icrele, spune gânditor:

— Degeaba vă obosiţi. Nu am decât un săpun, nimic altceva. Cel mult să-l împărţiţi în trei.

La controlul de la plecare un plutonier de grăniceri – al cărui rol era să caute amatori de evadare din lagărul socialist – se ocupă cu trasul sertarelor de la biroul şefului mecanic. Asta e şi al dracului, are şi ceva pile; răspunsul e prompt:

— Eu nu ţin oamenii la pungi de un leu!

*

* * *

Orice marinar face periodic examen psihiatric. Să nu ajungă nava pe mâna nebunului.

Dar pe mâna cui ajunge marinarul?

Un ofiţer de miliţie, în uniformă şi chipiu în cap, pe la şase dimineaţa – circulaţie foarte mare, litoral!

— Calcă o bătrână pe bulevardul Tomis din Constanţa. Bătrâna îngrijea de moşul ei, cu vreo cinci ani mai în vârstă, paralizat. Mergea după lapte. O omoară pe loc. Miliţianul iese clătinându-se din maşină – beat.

Când îl văd beat mort oamenii sar să-l bată.

— Dai în haina statului?!!

Aţi învăţat formulele, tovarăşi. Formulele de structurare sistematică a genei fricii. De bătut tot l-au bătut. Numai că nu a fost nici judecat, nici condamnat.

Era la al doilea accident. O comisie psihiatrică condusă de un psiholog de la NAVROM l-a declarat bolnav psihic. Acelaşi psiholog care i-a zis secundului cu care navigam:

— Dumneata nu poţi să pleci pe mare. Ai distimie.

Distimia e aşa ceva, larg…

Secundul, care îmi povesteşte tărăşenia, oftează larg şi-mi explică:

— Dai un carton de Kent, nu mai ai distimie.

*

* * *

A

În golful Aden, la ieşirea din cart, în timp ce căpitanul pune punctul în camera hărţilor, în babord, cam

la 5 grade, o navă. Radar, sunt vreo 7 mile.

— A şi făcut dreapta. După cum se fereşte, să nu fie român…

— De ce navă românească?

— Nu că marinarului român i-ar fi frică de moarte dar îi e a naibii de frică de miliţie la Constanţa. Sunt prevăzători românii, englezii…

În rest doar navele mari – au inerţie mare – sau cele cu marfă pe punte. La astea li se ridică înălţimea metacentrică şi când faci bandă brusc se canarisesc de aceeaşi parte, aşa că nu-şi pot permite aşa ceva… Mie de Navrom nu mi-e frică. Că eu sunt „la zi”.

Totul e să fii membru cotizant, ceea ce nu-i suficient şi cu cotizaţia la zi, ceea ce e suficient.

Sărut mâna, doamnelor!

Cineva mi-a povestit de un individ care intrând în biroul unde lucra, colegi mulţi şi toţi bărbaţi, spunea în fiecare dimineaţă:

— Sărat mâna, doamnelor!

Până când unii s-au revoltat:

— Eşti idiot, nu vezi că-s numai bărbaţi? Ce te apucă?

— Aţi fi voi numai bărbaţi, dar o curvă tot există între voi.

Voiajul pe mare se face sub semnul curvei.

Echipajul e ca o mare familie. Ştiţi ce erau în istorie familiares? Erau „turnătorii” inchiziţiei. Informatorii oficiali şi laici, proveniţi din toate păturile sociale şi utilizaţi pe scară largă. Beneficiau de privilegii de jurisdicţie şi avantaje fiscale.

Vaporul este un petic din teritoriul naţional, pe care flutură tricolorul. Nu oricine poate accede pe navă. După lupte grele, anchete, formulare, după ce eşti mirosit, cântărit, vegheat, încercat, ai şansa să primeşti AVIZUL.

Vorba unuia din marinari:

— Ăştia, dom’ doctor, îţi numără toţi dinţii de pe sulă şi ţie şi la tot satul!

Aviz ne vine prin avis de la latinescul vulgar „mihi est visum”, adică „mi se pare”. Şi cum ăstora „li se pare”

iarăşi şi iarăşi te iau la purecat. Rude, prieteni dubioşi, bancuri... A, eşti divorţat din propria vină? Că nu te-ai prezentat la divorţ? Ai fi dumneata nevinovat dar ăştia din propria vină nu primesc aviz.

Te pot turna vecinii (motive destule – că nu-i saluţi prea respectuos, că o duci prea bine, că pui muzica prea tare), colegii, radele. Cum toţi ar vrea să fugă şi unora le lipseşte curajul, nu motivele, nu poţi anticipa care va face figura.

Şi atunci te aperi, dacă eşti cadrist, făcând pe scârbosul prin acte formale.

Avizul e o mare loterie. Chiar dacă bunicul nu a făcut politică, verişoara unui cumnat nu a fugit în RFG şi nu ai făcut un accident de circulaţie... Iar turnătorul de pe navă trebuie şi el să existe. L-au constrâns să colaboreze prinzându-l cu una ceva mai lată şi i-au spus „ori – ori". Ceva din când în când trebuie să „scuipe" şi el.

Cine nu garantează că cel dat în gât vei fi tu?

*

* * *

Sărut mâna, doamnelor!

Primul meu voiaj a fost cu nava şcoală.

Studenţii, viitori ofiţeri de marină, ieşeau prima dată în Atlantic. Se făcea botezul. Îmbrăcaţi fistichiu oficiau: Neptun cu tridentul, „doctorul", bărbierul, dama (aici vedeai ambiguitatea travestiului). Botezaţii erau daţi cu unsoare de maşină, cremă de ghete, cu un ciocan mare li se luau reflexele (dă-i la oase), erau aruncaţi în bazin (că de aia e botez) şi raşi simbolic. Un brici mare, enorm, de lemn, ca o sabie, mânuit de meşterul lemnar, fost campion naţional de box, nea Dinu.

Bărbierit cu mesaj. Pe una din feţele „briciului" scria mare: Să nu fii curvă. Pe cealaltă: Să nu mănânci căcat.

De băieţi, să vă ajute Dumnezeu chiar să reuşiţi să nU.

Căci marinăria e o viaţă grea şi cărările ei sunt necunoscute.

*

* * *

Stau de vorbă cu skiperul şi căpitanul pe puntea de comandă.

La un moment dat ceasul comandantului chiţăie scurt de două ori. Tresărim toţi, nu ne-am obişnuit cu jucăria asta electronică relativ nouă la ceasuri şi căpitanul rânjeşte:

— Gata înregistrarea…

*

* * *

Vrei să ştii cu cine călătoreşti?

Uite o neo-pildă marinărească, că tot europeanul e crescut în pilde, ce-i drept biblice.

Pe o insulă naufragiază un individ şi mai multe cucoane. Ce se întâmplă peste o lună? Variantele ţin de neam.

Dacă tipul este englez – Nu s-a apropiat de ele, nu i-au fost prezentate.

Dacă e francez – Ne e prea ruşine să descriem.

Dacă e român? Toate plâng. Ce s-a întâmplat?

— Apoi, toată noaptea ne regulează, iar ziua ne ţine şedinţe cum că suntem curve.

*

* * *

Ce poţi să-i faci unuia care te toarnă?

Se pare că au fost şi cazuri extreme, de oameni „căzuţi la baltă”.

Apa e aproape. Dar mai există o metodă de mare eficienţă şi fără moarte de om. Inventarul. Fiecare are inventar pe navă şi răspunde de el. Nu le furi, i le arunci în apă. Durează extrem de puţin. Apa e aproape. Dacă e ofiţer îl îi arunci în apă cărţile pilot, hărţile. Că de ele răspunde ofiţerul II.

Dacă este căpitan, îi arunci la apă o alidadă… Nu e prea mare, dar costă o întreagă avere. Şi de scufundat se scufundă în câteva secunde.

* * *

Ştiţi ce-i aia „Navrom connection”?

Vine cam aşa secvenţa:

Poarta 1 – Poarta 2 – Poarta Albă.

Pe la poarta unu intră marinarul. Este poarta principală de acces al portului.

Poarta doi sunt caralii, este sediul Miliţiei Transporturi; acolo poţi ajunge eventual legat cu cătuşe de calorifer şi stimulat specific să răspunzi.

Poarta Albă este o rămăşiţă a canalului lui Dej; canalul s-a abandonat, închisoarea a rămas.

Crezi că e greu să ajungi pe calea asta?

Naivii pe mare

Naivii pe mare se recrutează din oameni la primul voiaj, des şi ceva mai sărăcuţi cu duhul, dintre motorişti, marinari, oameni precondiţionaţi, pregătiţi psihic pentru „minuni” şi dominaţi, supţi de tonul prietenos-confesiv-autoritar a câte unui estet în ale miştocăriei. Ce nu construieşte migălos, cu trudă, imaginaţia miştocarului!

Pe o navă s-a stricat cambuza, imensele frigidere unde se păstrează tot ce e degradabil. Oamenii au fost obligaţi să arunce carnea în apă fără dreptul de a cumpăra alta. Porţia de carne ţi-ai primit-o la plecare în voiaj, ce s-a întâmplat cu ea, ce ţi se întâmplă, nu-l priveşte pe NAVROM. E strict treaba ta, deci faci foame. Călduri îngrozitoare. Toţi nervoşi până la Dumnezeu.

Unui motorist i se spuie că dacă face nu ştiu ce munci ale lui Hercule poate să meargă şi să ceară de la şeful mecanic două-trei cuburi de freon ca să aibă şi el răcoare la cabină.

Freonul este gaz, evident că de niciun fel de cuburi solide nici vorbă nu putea fi şi freonul era tocmai buba care stricase frigiderele şi lăsase pe toţi flămânzi.

De frigidere, de cambuză răspunde maşina, mai exact şeful mecanic. Motoristul se apucă, găteşte treaba şi merge sigur pe dreptul lui la Şefii să-şi ceară „cuburile”. Evident este dat afară cu Paşti şi Dumnezei.

Naivul pe o navă trebuie depistat şi „lucrat”. De multe ori este o operă de grup cu tactică, strategie. Depistând un naiv la maşină, prinzându-se în plus că e şi

cam lacom, unii organizează o învăluire. Unul din ei patrulează sus-jos pe la pupa cu un carton de Kent şi o sticlă de whisky. Până nu se întâlneşte cu victima. Toreadorul este asistat de doi matadori.

— Ai fost?

— Unde?

— La Şefu' mecanic. Să-ţi iei cartonul şi sticla. Câte unul de căciulă.

— Nu!!

— Băi Gigele dacă te duci, ia-ne şi nouă – intră în joc matadorii.

— Bine.

Naivul merge glonţ la şefu' să-şi ia dreptul.

— Dom' Şef, am venit!

— Adică?

— Păi, să-mi iau sticla şi cartonul. Şi pentru Popescu şi pentru Ionescu.

— Poftim?

Au fost unii cărora li s-au făcut radiografii la radarul „Don" – care se roteşte şi se înclină, blocul cu ecran din comandă este manevrabil.

— Cum să nu facă radiografii? Face! Ce, nu emite raze?

— Da, dom'le, ce-i drept, emite.

— Păi vezi!

Altul s-a dus la comandant să-i dea voie să urmărească meciul la radar. I se explicase că se vede bine, ce-i drept cam cu tentă verzuie.

— Nu vezi ce antenă mare are? Prinde excelent. Că doar asta face un radar – emite şi recepţionează.

Victima, un ospătar la primul sau voiaj pe mare. Gâlmă, paraşutat într-un mediu străin pe care nu îl înţelegea şi nici nu avea date naturale, înnăscute să o facă. Unul din ăia despre care vorbind, băieţii dau un bobârnac semnificativ peste gât, pentru ei un gest de desfiinţare intelectuală totală. Gâlmă era mare microbist de fotbal. Cum era în ajunul unui important meci de fotbal, băieţii „citindu-l" – ce expresie spontană cu valoare de elogiu

semiotic!

— Au început să-l infiltreze:

— Tu-l pe skiper, că el cu secundul şi telegrafistul se uită la meci!

— Unde?

— La radar!

Şi atunci ospătarul luându-şi inima în dinţi se duce la comandant, să vadă şi el meciul la radar.

Ca să „coţezi" naivul îţi trebuie naturaleţe, impuls, prindere din voie – să nu aibă timp să-şi pună întrebări – combinate cu strivirea lui prin prestanţă şi bunăvoinţă.

Coctail Şarmuta. Şarmuta înseamnă în arabă curvă.

Argou şi miştocărie

„Într-o oarecare măsură fiecare om îşi are idiomul său propriu... Orice familie îşi are argoul său. Fiecare grup, fiecare pătură are vocabularul, cadenţa, caracteristicile sale de exprimare".

Karel Čapek

A scrie despre mare şi oamenii ei presupune neapărat şi abordarea argotului marinăresc. Căci argotul ca limbaj al unei lumi închise a apărut ca o cristalizare necesară a ceea ce era atât de pregnant, plutea atât de dens şi negăsindu-şi determinarea, încât la primul nucleu – vorba de duh, metafora unui spiritual sau a unui inspirat – cristaliza. Era adică preluat, purtat de ceilalţi, îmbogăţit în conotaţii şi exprimându-i îşi începea o existenţă pe cont propriu.

Limbajul este o formă de uz dar şi de complicitate şi implicare. De cele mai multe ori acestea sunt inconştiente, dar chiar şi aşa eşti împins pe făgaş şi modelat de un anumit tipar al lumii, imprimat cu un anumit model cultural.

Argotul este criptografia subtilă a unei microsocietăţi. Ca un limbaj apărut în sânul limbajului argotul reprezintă poate cea mai bună decriptare a liniilor de forţă spirituale, conştiente şi subconştiente ale acesteia; căci apariţia lui nu este un sistem impus ci unul spontan deci organic şi necesar. Şi poate că mai mult decât

alte domenii ale creaţiei verbale argotul este o cunoaştere impregnată de afect, un limbaj creat sub imperiul emoţiei, trăirii în momente de incandescenţă şi nu de decupare lucidă şi rece a unei noi realităţi prin apropiere mai focalizată de aceasta. Nu numai un nou cerc al cunoaşterii ci un nou cerc al trăirii.

Dacă putem să vorbim de subconştientul comun al unei naţii – care nu e numai genetic ci şi cultural – de ce nu am fi îndreptăţiţi să vorbim de subconştientul unei profesiuni, mai ales când aceasta reprezintă o trăire particulară, în comunităţi temporare, închise, în consumarea unor permanente rapturi sufleteşti, într-un nomadism deasupra căruia pluteşte aleatorul:

La Navrom şi loz în plic Nu eşti sigur de nimic...

Iar frica, frica stă în sân.

Argotul e un limbaj cu conotaţii metafizice căci violarea graniţelor noţionale comune de către realitatea trăită este resimţită ca o agresiune a afectului şi numai în al doilea rând a raţiunii. Întâi o iritare şi apoi o excitare.

Argotul este umbra pe care o aruncă marinarul pe ecranul psihanalitic al fiinţei sale intime, atât cât transpare din ea. Cine are urechi să audă.

S-a scris despre cântece, proverbe, zicători şi superstiţii marinăreşti. Cuvântul este însă o creaţie mult mai concentrată, mult mai suculentă decât proverbul şi zicătoarea, prin esenţializare, prin inefabilul unei arome existenţiale, devine un haiku cu calitate stranie, paradoxal împărtăşit de toţi. Un monument esenţializat al subconştientului colectiv, adevăruri nucleare ce au reuşit să-şi amputeze discursivitatea. Reuşită rară şi de aceea monumentală în aparenta sa nonsemnificaţie din câmpul semantic al limbajului general. „ÎI depând de toi que je parte ou je me taise” (Valery).

*

* * *

La celălalt capăt al spectrului o specie nerecenzată şi greu de sesizat, o formă de a fi existând în mod, în stil şi nu în literă – miştocăria marinărească.

Izbiţi de o realitate dură oamenii nu suportă faţada, grandilocvenţa, locurile comune. Miştocăria este atitudinea amărâtului prins între pietrele de moară ale istoriei sau ale unor situaţii speciale. Este, cred, descoperirea genială a lui Haşek în „Aventurile bravului soldat Švejk”, sunt ţăranii lui Marin Preda în faţa colectivizării şi cei ai lui Dinu Săraru: I.M.S. – maşina poreclită „vulpea partidului”. De ce descoperire? Orice operă de artă nu creează decât în măsura în care sesizează; ea nu există decât în măsura în care preexistă.

Negarea realităţii sub forma miştocăriei este un atac radical şi prin coparticipare complotist. Creează spontan o comunitate sufletească de „vorbiţi”, o psihodramă a respingerii sau chiar a urii fin filtrate convertită într-un joc deviaţional al limbajului. Dadaismul era o negare globală a cunoaşterii şi a valorilor stabilite, acceptate, a bidinelei date pe faţadă.

Aici e o contestare mai focalizată şi mai veninoasă. Artistizată prin recurgerea la metalimbaj. Poţi miştocări prin stil sau prin deformarea cuvântului însuşi.

Atacul asupra cuvântului, deformarea lui intenţionată, schimonosirea lui e la fel de radicală, categorică, des-fiinţatoare ca şi în sens strict urarea: Naşte-te înapoi! (Du-te-n mă-ta!)

Insule – minsule. Fluxa şi refluxa.

Neluţu…

Contestarea limbajului ca schelet al nedreptăţii.

Chirie pentru speranţă

„Superstiţia, carnea cărnii speciei umane”.

Will Durant

Binecuvântate fie obiceiurile care, dacă mi izbutesc să ne scape de nelinişte, ne uşurează măcar neliniştea, populând-o cu figuri. Fie ca în toată viaţa spirituală şi în toată viaţa socială ceea ce este articulat să biruie ceea ce este amorf; verbul-ţipătul, vertebm-gelatina.

Eugenio d’Ors

*

* *!

Foamea i-a aruncat pe greci pe mare. Grecia, ţară săracă, „unde se dădeau lupte pentru umbra unui măgar” – Pierre Leveque – şi-a alungat fiii pe mare. Aventura greacă este fiica foamei. Foamea e foame şi frica e frică. Frica explică pletora de zei şi alte „hieropersonaje” implicate în problemele mării la greci. Pentru ei marea era un Tot care-i speria în globalitatea sa şi un ansamblu de fenomene pe care nu-l puteau raporta mulţumitor la acest tot.

Un conflict între parte şi întreg în care erau mental striviţi ca între ciocan şi nicovală. Şi atunci au transferat totul în plan ceresc. Fiecare din elemente a căpătat un semnificant zeiesc cu care se putea coresponda pe un plan abordabil lor – raportul om-zeu. Aveai acces, deci aveai speranţă.

Nu te limitai numai la a suporta, aveai câteva grade, vagi dar aveai, de comportare.

Şi pe de altă parte creând filiaţii, rudenii, relaţii între zei căpătai un tablou de coerenţă, refăceai unitatea părţii cu întregul. Ofranda la zei şi superstiţia sunt de fapt o metafizică a şperţului.

Este celebră maxima lui Emerson „Natura nu ne face daruri”. Descoperirea însă nu-i aparţine. A formulat aforistic o constatare veche de când lumea şi o practică. Relaţia cu Natura – poţi să-i zici la fel de bine zeii sau Dumnezeu – s-a bazat din cele mai vechi timpuri pe un principiu comercial – al răscumpărării. Preţul era total – preţul sângelui.

Din cele mai vechi timpuri atunci când începeau să închege scheletul unei noi corăbii, înainte de darea ei la apă, înainte de a pleca la drum lung pe mări – se aducea o jertfă de sânge. Dacă pe uscat se aduceau ca jertfa zeilor prizonierii, pe mare ea se alegea din membrii echipajului. Cel pe care cădeau sorţii tragici trebuia cu preţul vieţii să-i înduplece pe zei, să potolească dezlănţuirile stihiilor.

Profetul Iona din Vechiul Testament în călătorie pe mare spre Tarsis, la coastele spaniole, va ajunge în burta chitului, monstru marin care îi va salva viaţa după trei zile

scuipându-l pe ţărm din voinţa Domnului, tot datorită acestui obicei crud al vremii. Cum la dezlănţuirea furtunii zeii trebuiau înduplecaţi prin oferirea unei ofrande omeneşti, Iona a fost aruncat în valurile mării în chip de închinare.

Mai târziu ca jertfa se aduceau animale.

În epopeele sale Homer ne relatează că grecii cheamă în ajutor pe fiii lui Zeus atotputernicul şi taie pentru ei miei albi.

Pare incredibil dar încă la începutul veacului trecut se întâmpla ca skiperii să arunce apei pe dulăul navei, pentru a „păstra” timpul cel bun. Marele comerţ cu Dumnezeirea! Domnul nu dispreţuieşte nici jertfirea aurului!

La piciorul catargului principal al corabiei trebuie să pui un ban de aur.

Urma sângelui se păstrează şi astăzi în ceea ce pare a fi o tradiţie nevinovată. Atunci când de prova navei (iar pe vremuri de ciocul ce-i continua chila – voorsteven – cum îi spuneau marinarii de pe veliere) se sparge o sticlă de şampanie în spuma ei puteţi vedea fără să vă înşelaţi sângele generaţiilor trecute.

Statuia de la prova corăbiilor – noi românii suntem sentimental legaţi de statuia sculptată în lemn de la prova bricului „Mircea” nava şcoală a generaţiilor antebelice de marinari – figuri de oameni sau animale, nu simbolizează decât jertfa adusă oceanului. Dar simpaticul obicei de a boteza la trecerea ecuatorului? Legătura lui cu trecutul este tot o dâră de sânge. Cea mai veche atestare documentară este legată de „botezurile” cu aducere de ofrande vii ale fenicienilor la trecerea vaselor prin strâmtoarea Gibraltarului.

În timpurile vechi pentru a trece de recife, furtună sau a învinge căderea vântului ce neumflând pânza te ţintuia pe ape, se plătea în sânge.

Odată cu venirea creştinismului acest obicei „barbar” a fost înlocuit cu botezul în mare. La el erau supuşi membrii echipajului şi pasagerii aflaţi pentru prima dată în

acea regiune a oceanului ce provoca teama. Deşi nesângeroasă procedura era tot o formă de ofertă de viaţă sau la limita acesteia. Erai trecut pe sub chila vasului, adică pe sub burta lui, ceea ce se lăsa des cu moarte. În secolul XVII-XVIII şi începutul secolului XX trecerea pe sub chilă era o pedeapsă pentru marinari.

Cum fundul navei era acoperit de scoici ascuţite ca briciul, iar prin scânduri ieşeau cuie puteai să fii grav rănit. Dacă nu te înecai înainte. Sau erai botezat prin aruncare de trei ori în apă de pe arborada catargului principal.

De abia în secolul XIX botezul a devenit nevinovat – primeşti în cap o găleată cu apă de mare.

*

* * *

Pe navă numele nenorocirii este evitat ca numele Necuratului de credincios. (Ucigă-l crucea...)

1991, „Callatis”, de vorbă cu comandantul Crăcană.

Agitat, suspicios, anxios, speriat de mare, de echipaj, de navă.

La un moment dat n-am ce face şi spun ceva de scufundat:

— Muşcă-ţi limba şi bagăţi-o în cur, mă scuzaţi Domnul doctor! Că eu le spun la ăştia din echipaj: Ştiţi câte găuri sunt pe fund. Că face un nenorocit o manevră greşită la valvule şi dimineaţa nu te mai scoli că nu ai de unde te scula.

*

* * *

Noapte târzie, în comandă.

Ne înşurubăm în valuri, pe undeva zornăie, rostogolite, sticle goale. Mare întunecoasă, lună palidă, nimic în jurul nostru.

Sunt obosit, dar nu pot să dorm.

De oboseală îmi sprijin şalele de bara din faţa „vitrinei” – geamurile late ale comenzii; cu spatele spre sensul de înaintare. Timonierul rapid, foarte rapid, politicos, angoasat dar în primul rând grăbit şi angoasat şi

în al doilea politicos:

— Întoarceţi-vă, dom'doctor!

— Poftim?

— Nu staţi cu spatele la prova!

De data aceasta politeţea este numai crusta subţire suflată peste iritare şi sperietură.

— Nu e bine, dom' doctor!

Superstiţia este scurtcircuitul logic generat de frică. Ceva ce se ridică deasupra ţesăturii lucrurilor şi a logicii. Super – textură.

Inducţia – prin frică – stropeşte la distanţă de fenomen şi pata este luată ca „semn". O ordine a lucrurilor sub semnul magicului, uzând de vechea capcană a logicii trucate „post hoc, ergo propter hoc" adică „după aceea deci din acea cauză".

Convertirea prin fals a succesiunii în cauzalitate.

Dar ce cale minunată de a crea cauzalitate prin succesiune. Practicarea comerţului de întâmpinare! Poţi să controlezi imprevizibilul, aleatorul. Aleator vine de la zaruri – alea în latineşte.

Superstiţia este jocul cu zaruri trucate şi câştig sigur. Atunci când îţi furi căciula nu eşti niciodată în pagubă. Îţi rămâne în suflet mulţumirea unei bune afaceri. Căci dacă Dumnezeu e surd şi orb – şi cartea lui Iov ne spune că de fapt nu are ochi şi urechi pentru noi, căci noi nu contăm, El e altceva şi relaţia cu El e prezumţioasă – trebuie să ne adresăm totuşi cuiva şi atunci ne adresăm unei logici pe care neputând-o deduce, aşa cum o vrem noi, bazată pe postulatul supravieţuirii noastre, o inducem.

Este de fapt o mică ofrandă în eşafodajul unor certitudini construite nu dobândite, o comportare cuminte şi supusă pentru care sperăm să fim recompensaţi într-o ordine superioară şi ascunsă a lucrurilor.

La Navrom există noţiune de „chirie pentru speranţă". Dai şpagă unora, nu o şpagă prea mare, dar le dai căci nu ştii dacă ajungi vreodată la mâna lor, dacă avansează... Nu-i ceri individului nimic, doar îi dai pe principiul că cine ştie când vei avea nevoie de el.

Marinarul plăteşte chirie pentru speranţă şi la Navrom şi celor cereşti. Căci cine ştie...

Badagraz

Liviu Neguţ, comandant de cursă lungă, oltean mândru.

Iute de gură şi aprig la decizie.

La cubanezi le-au organizat fraţii întru ideologie o masă oficială. A luat cuvântul şi domnul comandant şi în încheiere s-a adresat către echipaj:

— Bagă gras că la vapor, nu se ştie!

Bagă gras este exprimarea contrasă a principiului marinarului român: mănâncă până crapi!

Pe atunci cubanezii mai aveau încă masa plină. A doua zi în ziarele cubaneze a apărut relatarea evenimentului cât şi faptul că gazdele au fost salutate de comandantul român cu tradiţionalul românesc – Badagraz!

Liviu Neguţ a comandat un voiaj al unei nave româneşti în jurul lumii. Când a dat raportul la acea întoarcere din circumnavigaţie l-a încheiat mândru:

— Raportează Liviu Neguţ, primul oltean care a făcut înconjurul lumii cu vaporul!

Când în acel voiaj memorabil a sosit după şase luni în portul Constanţa, i-au ţinut o zi în radă. Neguţ nu a zis nimic, n-a comentat, a rugat să vină pilotina, că şi aşa ieşea afară, în radă, să le aducă ţigări. Domnul director al NAVROM-ului, Zeicu, i-a spus la radiotelefon că aşa ceva nu se poate.

Şi atunci „circumnavigatorul oltean al lumii” a luat radiotelefonul şi a zis „pe toată flota”:

— Auzi bă, amândoi am dat examenul de comandant şi l-am luat. Dar dacă dădeai examen de director, nu-l luai. Nu eşti capabil.

Apoi a ridicat ancora şi a intrat în portul Constanţa pe propria răspundere, plătind din buzunar amenda.

Eu nu mănânc carne moartă!

Din povestirile lui Nea Costică, şeful electric:

...Era doctore în ’68. Făceam traversadă cu „Brăila” un 4800 tdw. Căram tractoare. Şi din Venezuela ne-am dus

la americani, în Virginia, la Norfolk.

Când au venit cu aprovizionarea ne-au adus o listă cu preţuri de carne, aşa în vreo cincisprezece trepte. Noi ca românul, am luat-o pe cea mai ieftină. Şi ne-au adus un but uriaş, vreo 200 kg, învelit în pânză, îngheţat bocnă, ciment nu alta, cu mai multe dangale pe el. Prima danga era INDUSTRIA ARGENTINA 1937. Şi apoi ştampile din doi în doi ani.

Comandantul cum a văzut ştampilele a înnebunit:

— Eu nu mănânc carne moartă!

Shipshandlerul, un negrălău, nu s-a supărat, a adus alta, asta a luat-o înapoi, la cel mai mare preţ. Asta era aşa de proaspătă că era caldă.

De, nu-l citise comandantul pe Soljeniţîn ca să ştie că în GULAG în Siberia deţinuţii au găsit în pământul veşnic îngheţat cadavrul unui mamut şi l-au mâncat.

Aia carne moartă!

Ai noştri, ai noştri…

Am văzut cândva o caricatură splendidă şi tristă prin semnificaţia ei. Un microescu grafic în triptic. Primul volet – doi motani faţă în faţă – unul alb şi unul negru.

Cel de-al doilea – un ghem indistinct al celor încăieraţi; şi ultimul – faţă în faţă stau acum doi motani vărgaţi.

Relaţia este maculare. Închişi în cuşca metalică ce pluteşte pe apă suntem interpătrunşi unul de altul. Un viol colectiv prin permutare a personalităţilor.

Dar şi o posibilă îmbogăţire. Un singur lucru este sigur – chiar dacă vrei să faci abstracţie de cel ce stă zilnic lângă tine, nu o poţi face. Te pătează ca vopseaua. Se spune că în timp câinii ajung să semene cu stăpânii iar stăpânii cu câinii.

Atunci când aud la radiotelefon Ai noştri, ai noştri” – nava caută alţi români pe care îi vede sau îi ştie pe aproape – mă întreb adeseori – cât sunt de ai noştri? Şi noi cât suntem de ai lor?

Căci mare e grădina lui Dumnezeu şi neumblate sunt căile Domnului chiar şi cele de pe apă.

Se poate şi a se

Soarta oricăruia din noi depinde de mare, de navă şi de comandant. El este stăpânul vieţilor noastre de drept (şi drepturi are foarte multe, aproape discreţionare) şi de fapt.

A existat în flota română un comandant care a aplicat creator în navigaţie principiul dihorului: toţi fug de putoarea dihorului.

Practic treaba se desfăşură cam aşa:

— Avem navă în faţă, dom'comandant!

— E mai mare sau mai mic ca noi?

— Mai mic, dom'comandant!

— Pune prova pe el!

La varianta „mai mare" atitudinea diferea:

— Pune dreapta, că avem copii acasă!

Noaptea, la întâlnire de nave, fugeau toţi ca potârnichile de el. Aprindea pe catarg două lumini roşii: Nu pot guverna. Toţi se dădeau cum puteau din calea falsului schilod.

O dată navigând după stele a deviat de la gura Amazonului, unde trebuia să ajungă, cu 200 de mile. Au aflat unde sunt de la pescari, când au atins pământul.

Uite că se poate şi aşe.

Victima primului sistem de semnalizare

La om se consideră că primul sistem de semnalizare sunt simţurile. Există şi cel de al doilea sistem – cuvântul.

Simţurile înşală!

A

În Canada, marinarul român se întoarce fericit la bord, fericit că a cumpărat un flacon de un chil de şampon minunat şi ierfin dom'le, tare ieftin. Arată cu mândrie sticla cu lichid auriu; pe eticheta lată se lăfăie o cucoană cu o boneţică albă şi o faţă fericită. De sub boneţică ies zbucnite buclele blonde.

Buclele domină eticheta. Designerul a avut dreptate, atrag. Tocmai ele l-au atras şi pe marinarul român. El nu a înţeles însă că mesajul era boneţică albă de pe capul individei iar buclele erau supliment.

Gagiul cumpărare un kilogram de ulei de floarea soarelui, pentru salate.

Victima celui de-al doilea sistem de semnalizare

Closed.

Doi oameni ai muncii „de la navigaţie” văd afişul promiţător pe uşa unei prăvălii din Statele Unite. Băuseră bere cât încape şi-i tăia aşa o nevoie…

Se apucă să bată vârtos în uşă, căci uşa era închisă.

Apare proprietarul şi îi întreabă prin semne, prin uşă, ce vor.

Ăştia arată tot prin semne, elocvente, ce doresc.

Tipul se uită lung, le arată prin uşă fundul şi pleacă.

Tovarăşi, învăţaţi limbile străine!

A – *

Closed nu-i closet. Înseamnă numai „închis”.

Dar la al doilea sistem de semnalizare se ţacă nu numai ai noştri ci şi „ai lor”. Mi-a povestit despre englezi – muncitorii care lucrau la magaziile vaporului – Nea Costică, şeful electric:

— Simpluţi domnule, tare absoluţi. De România nu auziseră. De Europa de est, în afară de Iugoslavia nu ştiau. Unul a văzut pe W.C. scris cu litere mari: ÎNCHIDEŢI UŞA, şi a întrebat aprobator:

— Made in USA? Good!

Dă şi tu douapicioare în uşa…

Tot în Statele Unite. În tren. Mecanicul „unu” e însoţit de câţiva motorişti. Drumul spre bar era barat de o uşă metalică cu buton şi o inscripţie discretă: Push to open. Apasă să deschizi.

Motoriştii vin şi întreabă:

— Cum ajungem acolo?

Vor la bar.

Unu” spune distrat, în glumă:

— Dă şi tu vreo două picioare în uşă.

Apoi uită de replică şi se cufundă în gândurile sale.

Şi brusc aude trosnitura puternică a doua picioare în uşă.

Între primul şi cel de al doilea sistem de semnalizare

uneori este o distanţă mai mică decât se crede.

Eu, prietene, numai româneşte

Un motorist solicită examen medical la Hamburg.

Pleacă cu secundul, Cârmii Sarea, care avea şi el unele necazuri.

După ce secundul este examinat, intră motoristul şi la vreo cinci minute Cârmii este chemat înăuntru; medicul nu se înţelege cu motoristul.

— Ce a spus?

După ce doctorul, doctor de port, a încercat în toate limbile de uz internaţional, motoristul, cu un gest larg, protector, plin de condescendenţă faţă de doctor că era tâmpit, că nu înţelegea ce se petrece, l-a bătut rar, temeinic, superior-prietenos pe spinare şi i-a zis, româneşte:

— Eu, prietene (cu gura plină, superior) numai (cu accent pe numai) româneşte!

Neamţul când a aflat ce i-a spus era să moară de râs.

Sconxul

Sconxul este marinar din tată în fiu.

Tatăl – ranga întâi (căpitan de rangul întâi este echivalentul în marină al colonelului) la C.U.C. (Centrul Universitar Coiciu – cum porecleau studenţii

Institutul de marină după mahalaua constănţeană unde se afla), ceva şef la pescadoare – secţia de pescuit industrial a institutului.

Fusese un timp comandant de pescador dar a trebuit să se lase deoarece risca să-l arunce lipovenii-pescari la baltă. Lipovenii prăjeau la pupa, la plite electrice, calamari pe care tocmai îi scoseseră din traul. „Ranga unu”, om rigid, milităros le-a „tăiat” plit de Lipovenii prompţi şi-au notificat punctul de vedere. Beţi fiind, au desenat cercuri pe uşa comandantului şi aruncau la ţintă cu cuţitul ţipând:

— Ieşi afară, bot de iepure!

Comandantul, posesor de barbă, a receptat mesajul şi s-a lăsat de comanda pescadorului.

Sconxul, tânăr ofiţer de punte, îşi datora numele şi renumele mirosului puternic pe care îl emanau picioarele

sale. Mirosul avea uneori şi avantaje majore. Odată la englezi era vamă neagră. Vama de aia este neagră că indivizii sunt cuprinşi de amocul de a găsi contrabanda cu orice preţ. Şi englezul când e „neagră” nu se joacă! Eşti un om pierdut. Decât dacă...

Vameşul englez a intrat în baraca sconxului şi deşi ăla deschidea cu o mină radioasă dulapul, de unde duhnea şi mai tare, s-a oprit brusc, a pălit, a zis Thanks! Şi, întorcându-se pe loc în jurul axei, dus a fost.

Tânărul ofiţer de marină este autorul unei minunate isprăvi în Oceanul Indian. Pe o vreme cu soare puternic băieţii făceau plajă pe puntea etalon, cel mai înalt loc plat al navei, aflată deasupra comenzii. Deodată văd că ambele radare ale navei se pun în mişcare. Enigmă. Intrigaţi coboară jos în comandă. Sconxul, ofiţer de cart, se explică:

— Pe ceaţa asta îngrozitoare de afară nu se vede nici la zece metri.

Afară era o vreme clară, clară – cristal. Pur şi simplu se aburiseră geamurile în comandă din cauza aerului condiţionat.

Omul dacă vrea, poate orice

Un marinar cu patru clase, ardelean ajuns în comuna Ovidiu lângă Constanţa. Pe vapor îşi pregătea clasa a cincea elementară şi îi chinuia pe ofiţerii din comandă cu probleme de matematică.

Şi concomitent „trăgea cu bunghiul”, băga la cap, înregistra.

A terminat cele şapte clase; şi liceul.

A ajuns nostrom, şef de echipaj.

A terminat la fără frecvenţă şi Institutul de Marină.

S-a însurat numai după ce a ajuns ofiţer.

Acum este secund.

Omul dacă vrea, poate orice.

Cum, nu vrei corcoduşe?

Vine la mine în baracă, în vizită, Marian bucătarul.

Tânăr, intens brunet, gras.

Unul din băieţi îi strigă pe când trecem prin Canalul de Suez:

— Pune-ţi bă sutien că o să zică ăia de pe altă navă că avem bucătăreasă şi ne facem de rahat! Are ţâţe ca o adevărată nimfa, evident una mai brunetă.

Când serveşte masa se învârteşte în nişte pantaloni dubioşi, gol până la brâu – se dezbracă după ce a plecat comandantul – cu burta, centrată de cicatricea unei laparotomii mediane, revărsându-se copios peste betelie. Odată în timp ce îmi aducea farfuriile pline i-am văzut şi o rosătură lată, denudată (ciuperci?) între buci pe când nădragii alunecaseră ceva mai jos, spre vine.

Jovial, prietenos, pertuist. Cu mine e atent pentru că doctorul e doctor şi sunt şi preşedintele Comitetului de Cambuză, împins în acest rol de om de paie de către Ciobi, ofiţerul trei. Cu Ciobi se împunge în cadrul relaţiei acră-dulce dintre bucătar şi ofiţerul trei care răspunde de cambuză (un fel de ofiţer intendent). Pe Ciobi îl şicanează spunându-i Mogli (de la Mogâldan) şi „Moldovean" iar Ciobi îl congratulează cu „Arcadaş" – numele satului din care provine. La mine vine în cadrul acţiunii pe care aş denumi-o din punctul meu de vedere „papica şi compromisul".

Vrea cărţi de citit. I-am mai dat. Mă frăsuiesc de data aceasta, nu-mi place să-mi împrumut cărţile.

— N-ai? Cum, nu vrei corcoduşe?

Râde jumătate amical, un sfert superior, un sfert servil-complice.

Corcoduşele sunt portocale furate de la cambuză. Şi cum am luat una ieri, cum îmi place şi brânza, tac şi îi dau. Demnitatea e demnitate dar şi portocalele sunt portocale.

ICG. B.

K.G.B. este porecla secretarului de partid de pe nava noastră.

Subţire, ambiţios, veleitar; în voiaj conduce şedinţa noastră de partid. „De la dumneavoastră se cere, că sunteţi cei mai buni – şi ceilalţi sunt buni, dar dacă sunt aşa de buni de ce nu sunt membri de partid?"

Este poreclit şi Dolănescu după iniţiativa de a cânta la o cârciumă din Singapore imnul şi cântece populare,

„de-ale noastre, tovarăşi...”

Personalitatea lui de secretar B.O.B. este ca un picior prea mare care nu intră decât greu în pantoful prea strâmt al funcţiei de ai. Mec. – ajutor mecanic.

În comandă K.G.B. este în relaţii prietenos-egalitare cu comandantul. Comandantul, Titi, era îngrijorat. Ducem după noi un mutilat, nava „Feleac” cu motorul stricat. Se strică vremea, nu se mai vede, iar Feleacul n-are nici radar, e şi ăla defect. K.G.B. Îi ridică prompt moralul:

— Nu-i nimic, că doar e Nea Mişu Moraru acolo!

Nea Mişu e comandant instructor, se întoarce acasă din Egipt cu Feleacul, făcând şi un fel de anchetă.

Titi, enervat, pe bună dreptate:

— Şi ce, nea Mişu are ochelari cu infraroşu?

K.G.B. este însă supus charismului funcţiei, parafrazează sufleteşte extensiv şi extravazează principiul sovietic: Ce e mare e bun, ce e mare e frumos. Unde este conducerea superioară acolo nu-s probleme. Chiar şi natura păleşte.

Servilismul lui a ajuns în manifestările concrete o nouă religie a ierarhiei faţă de care lumea fizică nu e decât o piedică subiectivă, depăşită.

Şi uzul formulei familiar-servile „Nea Mişu” (că de e şi el secretar B.O.B. de navă, om de încredere) îl include între iniţiaţi, devotaţi; e dintre cei aleşi. Este o mică treaptă de la baza unei piramide superbe şi se înfioară de plăcerea de a suporta şi mai ales de a o transmite prin el altora, subiacenţi. Este vorba de o prostie a K.G.B., o manifestare numai a prostiei? Nu, e o logică a loialităţii kitsch degenerată în servilism ce se autodemonstrează prin reducere la absurd.

Terra incognita. Hic sunt leones.

„Pământ necunoscut. Aici sunt iei” r Aşa scria pe marile pete albe de pe hărţile Evului Mediu. Acum pământul nu mai are pete albe, dar avertismentul hic sunt leones e încă actual. Marinarul român uneori o ignoră.

În Ghana la un moment dat toţi „ţiganii” (vorba marinarului despre lumea a treia) din port o iau la fugă. Ce

s-a întâmplat? Un şarpe, nu prea mare, foarte verde. Marinarul „X” numai muşchi şi celebru de bou coboară liniştit din scară. Se uită dispreţuitor şi îl omoară călcându-l de două ori cu adidaşii. Era un şarpe cu muşcătura sută la sută mortală. Eroism prin inconştienţă şi incultură.

Altul din „ai noştri” pescuia la indieni. Când să scoată din cârlig un peştişor toţi „ţiganii” încremenesc iar unul din ei sare şi îl apucă de mână când mai avea douăzeci de centimetri să apuce peştişorul. Douăzeci de centimetri care îl despărţeau de moarte. Căci peştişorul avea ghimpişori. Iar ghimpişorii…

Lipatca din Jurilofca

Marinarul Lipatca, suflet slav din Jurilofca de pe malul lacului Razelm, ajungând pe oceanele lumii avea să constate că viaţa e mult mai complicată decât părea acasă. Cu apa Lipatca era obişnuit, ca tot lipoveanul, de la naştere. Mai greu era cu relaţia umană. La Singapore şalupa care transporta echipajul în radă se ciocneşte cu un pescărici malaez. Şalupa este demolată, doi dintre românaşii noştri cad în apă. Învălmăşeală mare. Lipatca împreună cu doi inşi sar în apă, salvează pe cei doi naufragiaţi – care erau şi uşor loviţi – şi apoi Lipatca dispare.

S-a înecat? A murit?

Rezolvarea vine de la poliţia din Singapore.

Lipatca după operaţia de salvare a sărit pe pescărici şi a demolat îngrozitor pe cinci-şase malaezi:

— Ibifoi mati, tu omori la şeful meu!

Apoi ajuns la ţărm pune la respect şi poliţia din Singapore care nu reuşeşte să-i pună cătuşele.

Ce şpagă a trebuit să dea comandantul să-l scoată pe Lipatca – suflet pur din ghearele poliţiei! Lipatca nu bănuia multe pe lumea asta.

Tot în Extremul Orient, când au venit fetele la vapor lipoveanul a luat-o pe cea mai mândră, mai voinică. I se potrivea la calibru. Vopsită violent, toc înalt, sân generos.

Numai că a luat-o la cabină şi peste cinci minute s-a auzit urletul disperat a bietului Lipatca:

— Săriţi, biliboiul!

Îi băgase mâna sub fustă şi i s-a umplut mâna de testicule.

O mică confuzie. Ea era el.

La Jurilofca nu se ştia că există şi aşa ceva.

Depăşit de cuceririle tehnico-ştiinţifice

B., secund, 58 de ani, moldovean, cu „acşănt”.

Nu avea intenţia să mai dea examen de comandant **„nu ştia engleză, nu auză şi era depăşit de cuceririle tehnico-ştiinţifişe”.**

Floricică vrea muştar

Comandantul Floricică provenea de la flota de pescuit oceanic.

Un mare amator de chewing-gome; dacă cineva îl lua la vorbă, cum tot timpul mesteca, îşi scotea guma din gură şi cât timp vorbea o depozita după ureche. Şi un mare amator de muştar. Mânca la orice masă muştar; muştar cu orice. După patru luni de voiaj s-a terminat muştarul.

Floricică a cerut imediat registrul de ieşire a alimentelor; nu a putut să se lege de nimic. Atunci i-a declarat bucătarului, privindu-l sumbru – mergeau în Africa de Est, paradis de gagici ieftine:

— Dacă te îmbolnăveşti te trimit în ţară cu primul avion!

I-a tăiat şi bucătarului muştarul.

Un ospătar jegos

Tot timpul îi curgea transpiraţia şi aveai impresia – probabil că aşa şi era – că se scurge în bolul de ciorbă pe care ţi-l punea pe masă.

Servea în cămaşă albă jegoasă, papion, pantaloni scurţi prin care îi ieşeau pungile scrotale. Nu se spăla niciodată. Purta o barbă-mătură şi asta jegoasă şi nespălată. Ca să-i distrugă barba băieţii au dat-o cu prenadez dar a reuşit să o salveze cu diluant.

Cabina lui era după chip şi asemănare; cum deschideai uşa – trăsnea. I-au spus de nu ştiu câte ori să se spele până când într-o zi l-au aruncat la baltă (ştia să înoate).

După care i-au spart hubloul, i-au făcut două găuri mari în el şi de afară au băgat apă cu manica şi i-au inundat cabina.

Principesa

Porecla este o formă privilegiată a folclorului modern la nivel de microcolectivitate. „Principesa” era porecla suculentă a mecanicului I.

Slab, băutor, semicultural, cu mari ambiţii profesionale, cultivând un elitarism înţeles pe legea lui.

O mulţime din „motoriştii”, în principiu necalificaţi, fără învăţământ superior, care trebuie să dubleze în fiecare cart ofiţerul, erau de fapt ingineri, absolvenţi de Institut, care nu găseau altă formă de a se angaja şi naviga.

Doi din aceşti motorişti-ofiţeri sunt însuraţi cu studente la medicină. Mecanicul îl şi „motoristul” lui sunt colegi de facultate, au terminat institutul la un an diferenţă. Îşi beau ceafeaua împreună. Principesa enervat apostrofează pe mecanicul îi

— De când bei tu cafeaua şi eşti prieten cu motoriştii?

Miliţienii se serveşte cu pastile de ficat

Marinarul român are ceva din pisica vagabondă care se hrăneşte la bena de gunoi. Prudentă, îndrăzneaţă şi precaută totodată, ştiind că toţi vor să-i dea cu piciorul şi depinde numai de ea să se ferească. Inventivă căci nimic nu ascute atâta mintea decât nevoia, atunci când mintea devine singura armă într-o luptă inegală. Agilă cu reacţii rapide şi inerţie mică. Şi mândră! În Rudyard Kypling găsim basmul-pildă despre motan. Motanul „care se plimba numai pe contul său” care nu a vrut să se vândă Omului. Şi-a păstrat independenţa. Marinarului român îi place să se dea grande. Are un dispreţ suveran pentru lefegiii care „fac pe biela – manivela între casă şi serviciu”, umilinţa fricii pe mare se converteşte odată toate cele trecute şi sedimentate, într-o oarecare trufie. Mai face şi o mică învârteală, bişniţa, ruda săracă, balcanică a distinsului domn anglo-saxon business, are un ban mai ţeapăn în buzunar; îl va topi repede, dându-se mare – dar

ce momente!

În trenul de Galaţi spre Constanţa un nostrom (nostro-omo, omul nostru, şeful de echipaj nu e un orişicare, este părintele – sever – a tot ce e marinar şi timonier pe punte) pilit ajunge – glumele destinului – într-un compartiment cu un poliţai ce transporta un deţinut. Deţinutul stătea cu brăţările pe labe.

Marinarul iubeşte miliţianul ca sarea în ochi. Mai ales „pe „trenuri. În ultimii ani ai Odiosului era moda să vină trei poliţai, ţepeni, impertinenţi şi să-ţi ceară pe tren actele şi inspecţia bagajelor. Absolut ilegal, fără hârtie de la procuratură nu e voie. Se cheamă că e percheziţie. Poţi să refuzi, vor coborî cu tine la prima staţie. Aici într-o cameră tu eşti singur, ei sunt trei. Sau mai mulţi. Vor fi poate uşor prudenţi. Poate ai o rudă la Securitate, unul mai ajuns, sau un văr la C.C. Te miros şi te iau la încins dacă nu simt niciun semn de pericol. Dacă totuşi iese ceva ei sunt mulţi, tu eşti singur. La proba cu martori – avantaj ei. Şi apoi uniforma ţării nu minte, tovarăşi. Dar dacă îţi găsesc ceva în bagaje – un carton de Kent sau zece rujuri sau o pungă de cafea străină… Atunci îţi vor demonstra că nu există Dumnezeu, există numai Miliţia. Nu vreau să dau cu copita în această tagmă profesională. E o muncă grea şi necesară. Dar ce mârlani am întâlnit cu tinichele de majur pe umăr! Şi nu numai majuri, uneori şi cu stele.

Pentru poliţai marinarul este ca iepurele. Vânătoarea este totdeauna liberă. Este unul care are dreptul să iasă din ţară când noi, toţi, stăm aici şi nici nu visăm. Marea e mare, cu ţări multe la ţărmurile ei, cu oraşe şi magazine. Are dreptul să cumpere în dolari! Asta ne sfidează. Dar şi când punem laba pe el! îi iese pe nas şi marea şi valuta şi laptele care l-a supt de la mă-sa, dacă e nevoie. Nostromul, în care dragostea marinarului faţă de miliţian acţionează ca un resort care s-a deblocat, o ia prudent, via pârnăiaş.

Îi împinge arestatului 25 de lei în braţe.

— Ia, să ai şi mata de o bere când îţi dă drumul.

Pârnăiaşul, devenit instrument de comunicare a celor două medii, marina şi miliţia, şi presimţind bătaia pe care

o va mânca de cum ajung la loc ferit, împinge ghemotocul cu coatele – labele sunt imobilizate cu fiare – jos. Poliţaiul e singur, are gura cusută.

— Dă-i dom'pe drumul, ce îl ţii legat ca pe un animal.

Poliţaiul tot mâlc. Numai că apare patrula miliţie feroviară, caraliul le spune ceva la ureche şi ăia se apropie de nostrom şi brusc pe încheieturile lui apare o pereche de cătuşe. Tovarăşii miliţieni îl coboară apoi la Făurei (unde trebuia să schimbe trenul de fapt) şi ţi-l iau la încins, din spate, unul dintr-o parte, altul din altă parte... Nostromul om tare. Nu ajunge orice bleg nostrom pe ocean.

— Stai aşa că unul din voi nu ştie să dea. Ala din dreapta dă mai prost.

Îl percheziţionează şi dau de câteva folii cu tablete anticoncepţionale.

— Ce-i asta, bă?

De abia acum treaba devine lată. Anticoncepţia e o crimă. Să facem copii, tovarăşi. Tovarăşul ne-a fixat sarcini demografice precise., Cine sapă la temelia naţiunii cu prezervative şi anticoncepţionale, va plăti tovarăşi! Mâna nemiloasă a Justiţiei socialiste îi va da acestui demolator al naţiei ceea ce merita. Situaţia devenită brusc albastră, nostromului îi trece mahmureala şi „percutează". Între mintea de nostrom şi mintea de miliţian, avantaj nostrom. Dacă nu ai cizme şi epoleţi nu ai altă şansă decât să ai creier. Cine nu are este eliminat pe parcurs. Rezistă numai cei mai buni. Ce înseamnă într-un asemenea caz să fii bun?

— Nu vezi? Că scrie, ce, nu ştii să citeşti? (Scria, dar franţuzeşte). Aoleu, ficatul! Dă-mi una că mor! Caralii îi dau – că dacă moare, atunci să te ţii anchetă, l-au bătut cam tare –, ăla înghite.

Atunci miliţianul declară ritos: Restul, se confiscă!

Dacă înghite, e bună. Ce, el nu are ficat? Uite aşa s-au servit miliţienii cu pastile de ficat.

Doamne-Doamne

Ani mulţi în urmă, pe „Transilvania", pasagerul mândru care îmi încânta ochii cu albeaţa lui la Constanţa în anii de liceu şi care a venit să moară, prosteşte,

răsturnându-se prin scăderea apei din Dunăre, alături de mine, la Galaţi, „Nea cutare” joacă table. Are nevoie ca de aer de un 6 – 4. Înalţă ochii către cer:

— Doamne, dacă exişti, dă Doamne 6 – 4, ajută-mă Doamne!

Dă cu zarul, nu iese. Şi atunci scurt:

— Îmi fac nevoile pe barba ta.

Ei, dar „Transilvania” pe atunci făcea turci-ţară.

Peste vreo trei-patru zile „nea cutare” cu cercei turceşti de aur în mână, stătea cu morcov, unde să-i blătuiască. Că oficial nu era voie.

— Ce să fac Nea Mihai? Să-i cos în chiloţi?

— Bă „Nea cutare” bagă-i unde ştii, dar mie nu-mi spune că dacă cazi o să zici că eu te-am dat în gât.

— Unde să-i pun? Unde să-i pun? Ajută-mă Doamne!

De data asta e pe bune, nu glumeşte.

Apoi aducându-şi brusc aminte de ce-a zis cu câteva zile înainte, jumătate glumind strâmb şi jumătate speriat de-a binelea:

— Aoleu, ce-am zis. Dacă acum îmi face figura şi mă rade?

Poate s-a gândit omul la ce a păţit ăla de l-a înjurat de Dumnezeu pe Bulă. Nu ştiţi?

Bulă clătină schela unde sus, sus de tot lucrează unul.

— Tu-ţi Dumnezeul mă-tii Bulă!

Bulă clătină în continuare, omul cade şi moare.

— Tovarăşu’ miliţian a murit pentru că nu credea în Dumnezeu.

Pistolarii ăştia sunt cei mai periculoşi…

…Aveam un secund bătrân, de 63 de ani, a dat de trei ori examen de comandant şi căzând a renunţat. Provenea din marina militară. Pistolarii ăştia sunt cei mai periculoşi. Era cartul secundului. Urc eu în comandă, doctore, şi văd un vapor în dreapta noastră şi unul venind spre noi din prova. Îl urmăresc la radar – relevment fix. Deci coliziune! Normal în situaţii din acestea faci bandă dreapta, fugi la dreapta. Dar acolo era ocupat.

Atunci am intrat tare peste secund, era doar cartul lui, şi l-am obligat să facă bandă stânga. Practic am făcut un rondou. Normal ar fi trebuit să ia legătura cu ăla din dreapta să-i spună să tragă şi el dreapta şi să-i facă loc.

Dar omul nu putea să o facă că nu ştia englezeşte de nicio culoare!

Demnitate

Radă în golful Thailandei, insulele Ko San Khang. Pe vapor au venit fetele. Se circulă din cabină în cabină, se preferă ofiţerii.

Una din fetiţe trece la şeful electric, venind din vecini, de la o cabină apropiată.

Drăguţă, dezinvoltă, vrea să se spele pe dinţi.

Alături a tras o muie, ceea ce se numeşte ştiinţific oral sex.

Şeful electric plin de demnitate o retrimite „la sursă”.

— Întâi te speli acolo şi apoi vii la mine.

Je seme a tout vent

Asta este motto-ul şi profesiunea de credinţă a Larousse-ului

Dar nu numai celebrul dicţionar seamănă „oriunde bate vântul”, în cele patru zări.

„A tout vent” se aplică şi omului de pe navă.

…Asistentă medicală, 54 ani. Trăia cu comandantul, îl sugea de băutură – că ăla avea 60 de ani – şi pe baza băuturii primite de la comandant căuta să se lege de băieţii tineri. Asta însă nu o împiedica să îl informeze pe comandant ce vorbesc şi fac AIA. Cum? îi spiona cu stetoscopul prin peretele de melamină a cabinei – ea locuind alături de unul din ofiţeri.

Să te fereşti din faţă de ţeava tunului, din spate de copita calului şi de om… din toate părţile.

Fulga

Petrică – brutarul, faţă tâmp-vicleană, tânăr, dinţi stricaţi care îşi cască spre tine cavităţile, barbă blondă rară, halenă fetidă.

Micoză recidivantă, ciupercuţe, interdigital şi inghinal.

Ăsta ne pregăteşte zilnic pâinea.

Povesteşte, în timp ce-l mângâie, sincer, pe Bobiţă câmcic vaporului:

— Avea bunică-mea o căţea, Fulga o chema, frumoasă, o blană nemaipomenită. Şi a pus ochii nevastă-mea pe ea, pe blană. Să-şi facă caţaveică. Iubea bunică-mea pe căţea ca pe ochii din cap. Toată ziua Fulga, Fulga…

Am luat o aripă de pasăre, am pus înăuntru stricnină şi în trei minute Fulga era moartă. Când a văzut-o bunică-mea dă-i să plângă. Dar eu i-am spus:

— Ţi-am zis să nu o laşi liberă prin ogradă, să o legi. Uite ce s-a întâmplat… Bunică-mea în jalea ei mi-a spus:

— Ia-o Petrică, du-te şi îngroap-o.

Am luat-o în spinare, am dus-o acasă. Nevastă-mea când m-a văzut de bucurie mi-a pus o cană mare de **hin** şi apucă-te Petrică cu lama să o beleşti.

Şi ce caţaveică faină a ieşit!

Petrică brutarul e tare necăjit că nevastă-sa cu familia ei (cam chiulăi, cam derbedei…) vor să-i ia casa şi agoniseala. Şi nu leagă în niciun fel prima, caţaveica, cu cea de a doua.

Lipovenii de la pescarii

La flota oceanică de pescuit grosul personalului de exploatare de la traule şi prelucrarea peştelui – lipoveni. Lipovenii sunt ruşi refugiaţi în Deltă şi Dobrogea din motive religioase cu sute de ani în urmă, neacceptând reforma bisericii ortodoxe ruse de pe vremea lui Petru cel Mare.

Excelenţi lucrători, obişnuiţi de mici cu apa dar tot atât de obişnuiţi şi cu votca. De la vapor, de la coasta Africii plecau spre ţară cu avionul. În avion şi şapte specialişti în frigotehnie de la Bucureşti. Lipovenii beau, beau, devin ţepeni.

Până când unuia din ei îi cade fisa:

— Vaniuşa deşe pasca mamii ei pentru ăştia mergem la Bucureşti? Ce noi nu avem aeroport la Kogălniceanu? (de Tulcea)

— Bine zici. Ia dă-i Nicolai câteva în uşă să meargă

direct.

La Otopeni îi aşteaptă familiile.

— Ce mi-ai adus Vaniuşa?

— O… de negru. Am băut banii.

Giorgio della Frigo

Giorgio della Frigo nu este numele unui nobil italian din timpul Renaşterii. Este numai „nom de guerre” a lui Gică ospătarul. Dobândit nu oriunde ci în Sicilia, patria mafiei.

…Am tras noi odată la Augusta, la sicilieni, după bunker. Lângă noi au tras o barjă de combustibil, să ne transfere.

Văd că vine un italian şi stă de vorbă şu-şu-şu cu Gică ospătarul. Pleacă cu câteva pachete nu prea mari. Apoi vine altul. La fel. Şi ţinte italieni. Toţi întreabă de Giorgio della Frigo. De ce Frigo? De la frigider. Pentru că uite aşa, cu pacheţelul de două-trei kiograme ospătarul a vândut de la cambuză două butoiaşe de brânză. Până la urmă s-au prins ai noştri şi l-au ras pe Gică.

Dar Giorgio della Frigo şi-a făcut treaba.

Turcii din piaţa Chiliei

…Turcii din piaţa Chiliei sunt tot „ai noştri”. Piaţa Chiliei este Harlemul Constanţei. Un amestec de turci, tătari sau toate cele trei seminţii, incluzând ţiganii, amestecate. Nu e bine să te prindă seara în piaţa Chiliei. Acum câteva voiaje am avut trei bucăţi. Turci din piaţa Chiliei. Angajaţi marinari. Cum au ajuns să se îmbarce, clar. Noi aveam blătuiţi pentru voiaj cam 300 de dolari de căciulă, ei câte 2000. De muncit nu munceau. Că nu plecaseră pe mare să muncească. Dormeau în magazie sau pe punte între capacele magaziilor.

S-a dus comandantul să-i scoale:

— Ei, am ajuns la Medgidia, scoală-te!

— Lasă. Merg la Feteşti!

Că au dat şpagă cui trebuie, că nu, nu aveau treabă cu nimeni. Unii jucau cărţi şi şi-au legat maţagonul de picior. Din când în când mai dădeau cu piciorul, să lovească metal pe metal, să facă zgomot. Au fost puşi nişte

turci din ăştia să vopsească castelul. Au refuzat dar s-au dus la provă să maţagonească. Şi se auzea de la castel o muncă, un ţăcănit de mai mare dragul. Numai că ei trăgeau aghioase la umbră. Au imprimat pe bandă – aveau un radiocasetofon de neam prost, mare cât o ladă – lovituri de ciocan şi maţagoneau magnetic, audio.

Iulică Hong-Kong

Nu sună ca un nume dintr-un roman? Totuşi este un nume real, mai exact o poreclă, un om în carne şi oase, o existenţă. Să cauţi aşa un nume şi nu găseşti!

...S-a întâmplat la Hong-Kong, s-a întâmplat în altă parte...

Vaporul a avut o staţionare prelungită, reparaţii.

Şi Iulică rătăcitor prin port a fost angajat de o slujnică, după ce a intrat în vorbă cu ea, să plimbe câinele casei, câinele stăpânilor. Cu ocazia asta pe Iulică l-a ochit stăpâna. Românul nu are numai „şapte vieţi în pieptu-i de aramă" cum ne învaţă Alecsandri, mai are şi alte dotări de excepţie.

Şi „stăpâna" a început să bată lumea largă cu avionul – că bani avea – după Iulică. Unde avea ăla staţionare hop şi ea. Românul are şapte vieţi în...

Cum s-a terminat această iubire „pe meridianele globului"? Iulică era căsătorit, până la urmă nevasta l-a lăsat şi el, beat (deşi nebăutor) a încercat să dea foc casei.

Cârmii Sarea, secundul care îmi povesteşte tărăşenia comentează un sfert glumind, jumătate sictir, o ţâră încrâncenare:

— De unde ştii ce-i în sufletul omului?

Chemaţi miliţia! înjura cineva, aicea la vapor, partidul!

...Aveam pe un „7800" un lipovean, secretar de partid. Om simplu şi cam beţiv. Eram traşi la Galaţi la dana de apă. S-au îmbătat băieţii, s-a îmbătat şi lipoveanul. Şi s-au luat la ceartă.

Până la urmă lipoveanul urcă în comandă, la radiotelefon.

— Alo, dispeceratul? Dispeceratul! Chemaţi miliţia!

înjură cineva, aicea la vapor, partidul!

Totul cu o voce schimonosită de băutură şi cu un pronunţat accent lipovenesc, distorsionând cuvintele.

— Şi ce spune?

— Spune: Du-te-n aia mă-tii de lipovean!

Bancuri marinăreşti

Orice comunitate închisă creează sistemul său de bancuri, de poante, limbaj intelectual şi emoţional prin care îşi structurează filosofia, angoasele, nemulţumirea. Joc secund cu reguli estetice dure, cultivat ca bonsaiul din sângele privaţiunii.

Imaginaţia brodează scenarii greu de închipuit la uscat.

Aici ai timp să te cufunzi în poanta pe care o pregăteşti.

Un timonier era şicanat şi persecutat de un altul. Zilnic persecutorul îi dădea „sfertul” la patru dimineaţa, pentru a-l schimba în cart. Aici a găsit victima cheia răzbunării. A improvizat o spânzurătoare, a băgat capul în laţ – ochii îi avea bulbucaţi din naştere – şi când a auzit că vine la uşă schimbul, a scos şi limba. Când a văzut spânzuratul, persecutorul a început să urle îngrozit şi a fugit la comandant. Comandantul, un boşorog, în izmene, speriat a venit să vadă mortul; spânzuratul nu mai exista, totul era pus la punct iar omul stătea liniştit în pat.

— Eu? Doamne fereşte! Cred că e nebun.

…Un comandant băga mâna excesiv în cambuză. Cambuza este camera frigorifer, imensă, a vaporului. Adică comandantul prăduia mâncarea echipajului.

Într-o şedinţă a echipajului, ofiţerul trei se ridică şi spune:

— Propun să dea secţia electrică patru metri de tub Berman ca dom’comandant să respire din cambuză.

Cum poţi face mişto de comandant? Cu binoclul. Ori îi ungi ocularele cu tuş sau cerneală – să rămână cu ochelari – ori îi bagi în corpul binoclului o muscă ca să îl vezi cum dă din mână prin faţa lentilelor.

Multe din bancurile marinarului sunt distilarea în

comic, în poanta făcută altuia a dorului uscător după casă. Comedia del arte a exorcizării absenţei.

Prinzându-se că unul e mai sărac cu duhul cum s-au gândit oamenii să-l lucreze? S-a lansat că, dat fiindcă la Suez se va sta, se aşteaptă să se aprobe plătirea tranzitării canalului, urmează să plece unii la Constanţa cu elicopterul. Dar numai câte un om din fiecare secţie: pe vapor sunt câteva secţii – punte, maşină, radio, bucătărie. Bancul se regiza cu aprobarea şi ajutorul comandantului. Scandal monstruos, toţi se certau cu convingere, cu pasiune.

— Mi s-au adunat rufe murdare, trebuie să le duc acasă să mi le spele nevasta!

Naivul, desemnat din timp şi vânat grijuliu, începe să demonstreze că şi el are o mulţime de rufe de spălat. În final e acceptat.

Ceilalţi trei „fericiţi” îşi puseseră deja geamantanele pe punte. Era frig, ceaţă, ploua.

— Fă-ţi şi dumneata geamantanul şi aşteaptă pe punte; când vine elicopterul anunţă-ne şi pe noi…

Şi guguştiucul stă trei ore pe punte pândind încordat elicopterul care să-l ducă de la Suez acasă, la Constanţa, la nevastă.

Un alt suflet naiv îndurerat după casă este tras în piept cu telefonul. La telefonul din comandă. L-au sunat din maşină şi au zis că e Constanţa Radio. Cu tot dichisul.

— Alo, alo, nu întrerupeţi. Nava cutare?

Constanţa Radio vă facem legătura cu… orăşelul din Moldova de unde era individul.

Căci îi aveau fişa, îi ştiau toate datele, problemele.

Victima vine tremurând de emoţie la telefonul din comandă:

— Tăticuţule! Tăticuţule! Ce faci? Ce să vă aduc? Dă-mi-o şi pe mămica!

— Nu pot, mămica nu-i aici!

Între timp se bagă glumeţii pe fir cu: Constanţa Radio, Constanţa Radio!

Nunta câinilor! Bancuri de marinari!

Şi apoi fiecare din noi pe mare avem o frică de supranatural, de fabulos, de acel „dracu' ştie ce" a cărui gamă se întinde de la OZN la Triunghiul Bermudelor, via Maglavit.

N-am recunoaşte-o în ruptul capului, pe toţi ne-a cuprins otrava raţionalismului perceput ca o virtute virilă şi intelectuală. Dar în banc poţi citi neliniştea din fiecare, bancul luminează omul precum lumina filigranul ascuns al hârtiei. Să nu crezi vreodată că bancul e o întâmplare. Bancul e numai joc secund în formă comică.

În timp ce toţi s-au adunat la meci, la careu, un mecanic s-a îmbrăcat în costumul de incendiu. Costumul este din azbest aluminat, sclipitor ca staniolul de la ciocolată, cu cască. În semiîntunericul careului, unde mergea televizorul, făptaşul metalizat a apărut, luminat doar de o lanternă ţinută dedesubt, într-un halou irizat. „Maşina", complice la faptă, a stins lumina pe punte şi suprastructură şi tocmai atunci în întunericul total intră tiptil făptura şi pe la spate, încet-încet pune mâinile pe umerii unui fricos reputat. Omul se întoarce, îi ies ochii din cap, dă să moară:

— Marţianul!!!

Uneori bancul este mixat violent cu protestul social.

Puţine meserii ştiu să protesteze la modul ăsta.

De pe „Curtea de Argeş" au fost debarcaţi disciplinar nostromul şi unul din marinari. Noaptea au şters „de Argeş" şi au scris pe bord cu litere de o şchioapă – Marţială. „Curtea Marţială".

Alteori bancul are o notă de cruzime. Miştocăria este mai mult decât umor, este corozivă. Unul din oamenii navei aştepta să-i nască nevasta. Pregătise să dea tuturor de băut. Şi se ştia. Şi le era băieţilor o sete... Ştiau că aşteaptă băiat. Se ticluieşte o telegramă falsă, cu băiatul, să fie siguri că scoate toată băutura. Peste câteva zile vine telegrama adevărată: avea o fată. Omul face un fel de şoc din care îşi revine cu greu.

Clapacioace

Bancul idiot, marinăresc cu clapacioacele... Obscen,

falie, „spurcat” dar vădind în subteran şi sentimentul profuz al limbii. O manipulare a limbii ca o pastă moale, ambiguitatea jocului semnificat/semnificant pe care o resimte fără a o putea analiza omul frust, confruntat cu mulţimea de graiuri şi neamuri – marinarul român. Intuind ambiguitatea limbii o topeşte în forma populară de filosofie „de diminuare” (traducând neîncrederea faţă de valori în genere) – miştocăria.

Prin schimonosire marinarul practică în necunoştinţă, ca şi Ms. Jourdain a lui Molière care face proză fără să o ştie, filosofia sceptică a jocului cu substanţa lexicală; o creativitate dezabuzată, cu mintea mijită la curcubeul, coada de păun, pictura ţigănească policromă a cuvintelor.

Iată care este „tehnica clapacioacelor”: Toţi ies în oraş în cine ştie ce port exotic şi caută înnebuniţi clapacioace. Evident împreună cu un naiv-victimă. Se întâlnesc cu un alt grup, discută îngrijoraţi despre clapacioace. Dar ermetic. Treaba este minuţios aranjată dinainte.

Până când, novicele, pătruns până în ultima travee osoasă de existenţa, legimitatea şi VALOAREA clapacioacelor, întreabă, învingând timiditatea sau reţinerile de neiniţiat.

— Ce-i ăla clapacioc?

Răspunsul vine brusc, dur, pălmuit:

— Instalaţia ca să-mi beleşti…

Să facem o tablă

Tablele sunt un simbol al marinăriei, un dat, o parolă prin care să fii acceptat.

— Cum doctore, nu joci table!?

Sună cam cum suna prin minunaţii ani ’50 din gura secretarului de partid:

— Cum tovarăşu’, nu porţi şapcă?

Jocul de table are ceva din capacitatea de a exorciza şi a renaşte a ceremoniei ceaiului din budismul zen al japonezilor. E mai mult decât o distracţie, e descântec.

Tablele pe vapor sunt o formă de a respira, un mod

de existenţă. Nu ai putea face un film cu vapoare fără să filmezi partide de table. Lumea se ia în serios şi trăieşte jocul violent.

Cel mai interesant este că se joacă „în sleng" – în forme contrase; viteză la dat cu zarul, la citit, la mutat. O conversaţie vioaie în stenografie.

E un fel de meci de ping-pong în care nu apuci să vezi mingea – auzi numai ţăcănitul şi îţi fâlfâie ceva neclar în faţa ochilor. Uite aşa apar dialectele.

După escapada din Cuba în faţa unui diagnostic incert dar ruşinos, suferind, după tratamente ce nu merg, ajung în sfârşit la flacoanele de Trobicin ale şefului mecanic – un fel de penicilină imperialistă, mai sofisticată, care are reputaţia că face minuni la cei ce au păcătuit. Trobicinul este expirat de opt ani. Şeful mecanic este un puritan care de zece ani îşi face curaj să-şi „ia" şi el o femeie. Dar niciodată se pare că nu a fost suficient de beat să-i ajungă curajul. În schimb îşi poartă Trobicinul în voiaj ca o dovadă palpabilă că este stăpânul tuturor posibilităţilor. Numai să vrea... Dar nu vrea. Vechi de opt ani? Oare nu crăp? Nu fac şoc anafilactic? Oricum nu am altă soluţie. Trobicinul ăsta are o meteahnă. Cum l-ai dizolvat trebuie să-l injectezi. Altfel, precipită.

Compensând tangajul, cu grijă să nu sparg şi să nu vărs nimica, fug cu seringa la Skiper. Numai comandantul ştie să facă bine injecţii.

Repede, că se brânzeşte conţinutul seringii... Comandantul în transă, dă cu zarul.

— Fir-ai al dracului doctore, îmi strici mâna!

Marinarul dă cu zarul.

Olandezul zburător şi legenda locurilor blestemate

Cunoaşteţi legenda olandezului zburător?

Este blestemul neodihnei, al rătăcirii perpetue, în afara timpului, al vasului fantomă. Acest blestem întruchipat de timp – de nesfârşire – este însă născut de loc.

Un marinar olandez a făcut legământ să ocolească un promontoriu întâlnit în cale chiar dacă această expediţie i-

ar cere o veşnicie. Şi Dumnezeu i-a dovedit că veşnicia există. Ideea locului blestemat s-a fixat cu putere în mintea marinarului.

Prin mituri, denumiri, violente prejudecăţi ale timpului. „Locul” este legat de uscat căci marinarul este mai în siguranţă pe apă decât la întâlnirea celor două elemente. Iar în timpul navigaţiei cu pânze omul era victima capriciilor celor trei – apa, pământul şi vânturile.

AQui voit Ouessant, voit son sting”.

Cine vede Ouessant îşi vede sângele.

La intrarea din Oceanul Atlantic în Marea Manecii, pornit ca o izbucnire dintr-o peninsulă a ţărmului francez se întinde, mai exact se împrăştie, arhipelagul Ouessant. Unii l-au comparat cu un stup din care iese un roi de albine.

Insule, stânci, vânturi şi curenţi. Şi pentru mulţi – moarte.

Cap Malea… Ne bucuram când îl vedeam la întoarcere. Această extremă sudică a Greciei însemna pentru noi borna spre „acasă”. Malea este ţâţa de sud-est a ugerului peninsulei Peloponez.

Un proverb grecesc – popor de oameni ai uscatului pe care în antichitate sărăcia i-a gonit pe mare după comerţ şi noi pământuri spune:

„Ocolind Malea uită de casă”. Malea este un loc al pericolului.

Malea i-a fost fatală lui Odiseu şi tovarăşilor săi.

Odiseea ne povesteşte:

„Ne-am fi întors nevătămaţi pe pământul scump al părinţilor.

Dacă zbuciumul mării şi forţa lui Boreu

Nu ne-ar fi aruncat din drum în timp ce ocoleam Malea…”

Ineidis în Scyllam cupiens vitare Cha-rybdam.

Scyla, o nimfa siciliană, a fost prefăcută de rivala sa Circe într-o stâncă primejdioasă. Caribda, o femeie siciliană, furând boii lui Hercule a fost străfulgerată de Jupiter şi transformată într-o prăpastie adâncă.

În strâmtoarea Messinei, prăpastia Caribdei (azi Calofaro) de pe ţărmul Siciliei stă faţă în faţă cu stânca Scylei de pe coasta Italiei. Corăbiile care treceau erau confruntate fie cu vârtejul Caribdei fie cu stânca Scylei.

Povestea o întâlnim în Odiseea (cântul XII), la Virgiliu în Eneida (cântul III), la francezul Philippe Gautier de Lille cel ce scria în latină în secolul XII…

Unii au susţinut că de fapt nu e vorba de strâmtoarea Messinei unde situau vechii geografi pe cei doi monştri ce ameninţau viaţa marinarului. Celebrul Tim Severin care a refăcut drumul lui Odiseu situează locul pe insula Lefcas.

Ce contează? Pentru mine acest duet al răului simbolizează întâlnirea malefică între uscat şi apă, la strâmtoare.

A te afla la strâmtoare…

Sună puţin promiţător, nu-i aşa?;

Cap Guardafui… Ciocul spre răsărit, spre Socotra, al Africii. Ştiţi cum i se traduce numele din italiană? Priveşte şi fugi.

Extremitatea sudică a Africii. Cei ce au ocolit-o au numit promontoriul Cabo Tormentoso, Capul Furtunilor.

Anual aici sunt două sute de zile de furtună. Furtuna este regulă, vremea bună, excepţia. Pericolele sunt multe – valuri mari, valuri neregulate, curenţi circulari. Anual dispar în zonă şase-şapte nave. Şi atunci cum nu poţi aplica principiul „Schimbi locul, schimbi norocul" s-a schimbat numele. Capul Furtunilor a devenit Capul Bunei Speranţe. Un fel de socialism avant la lettre – noi învingem prin limbaj. Speranţa oricum e pe gratis.

„Poarta Lacrimilor". Este poarta de sud a Mării Roşii spre Oceanul Indian. În arabă îi spune Bab elmandeb. O lăţime minimă de 26, 5 km, o adâncime minimă de 182 de metri. Suficient de adâncă strâmtoarea îşi datorează numele şi renumele pericolelor navigaţiei şi curenţilor schimbători. Este obturată de câteva insule stâncoase. Cea mai mare, Pierim, se traduce din arabă ca „Piază rea".

Promiţător loc! Piaza rea din Poarta Lacrimilor.

Sofala!

Arabii care în evul mediu se simţeau ca acasă în Africa de Est aveau şi ei o spaimă.

În canalul Mozambic se afla capul Sofala.

A trece de el era a păşi în ţara morţii.

În povestirile din „1001 de nopţi” aici îşi avea sălaşul pasărea Roc cea fără de milă, întâlnită de Simbad în drumurile sale.

Capul Bojador, al umflăturii.

Ani de-a rândul acest promontoriu a fost zidul fricii pentru portughezii puşi să înconjoare Africa.

Aflat cam în dreptul insulelor Canare, pe ţărmul african, prelungit cu o barieră de nisip era un loc greu de trecut. Henric Navigatorul, prinţul portughez, care în cel mai sudic punct al regatului, capul Sagres, a gândit şi a pus în operă cucerirea lumii pe ape, a trimis în nouă ani (între 1424 – 1434) cincisprezece expediţii care aveau sarcina să depăşească acest loc temut.

Nu a reuşit nimeni. Frica era prea mare. Se zvonea că aici nu poate exista viaţă, că apa în dreptul ţărmurilor fierbe de căldură excesivă, că alţii ajunşi acolo sunt preschimbaţi în negri: o formă a sindromului de castrare a lui Freud.

Gil Eannes de Azurara cel care în 1434 a făcut-o în sfârşit, şi-a văzut numele păstrat de urmaşi tocmai pentru faptul că a învins frica. Este omul care nu a descoperit nimic. A descoperit numai că se poate. Ca semn că viaţa e posibilă acolo, a rupt flori de pe ţărm şi le-a dus în ţară. Daniel Boorstin, americanul care ne-a dat atâtea sinteze despre descoperirea lumii, numeşte capul Bojador, „o baieră mentală, însuşi prototipul obstacolelor primitive pe calea explorării”.

Tacit ne spune că:

Omne ignorumpro magnifica est (Tot ce-i necunoscut e socotit minunat).

Oare?

Wireless

Wireless – în engleză înseamnă fără sârmă.

Şeful nostru radio, nea Gică, în engleză – limba

internaţională a marinăriei – are titlul de chief wireless; şef de fără de sârmă. Sună ca în istoria Angliei: Ioan cel fără-de-ţară.

Titulatura lui Nea Gică este o falsă negaţie; wireless nu e o negare ci un triumf în care firul Ariadnei, al comunicării omeneşti instantanee, a fost mutat şi dizolvat totodată în eter. „Fără de sârmă" devine un „fără de zgardă", perpetuarea peste decenii şi alte triumfuri tehnologice a unei mari izbândiri a momentului.

*

* * *

Câte speranţe, dureri sau câtă siguranţă îţi dă radioul.

Ajunul anului nou 1989. M/N „Filioara". Radiotelegrafistul vânează Constanţa.

Şi aici e coadă ca la carne. În fine intră în legătură: „L-am ciugulit".

Staţia este plină de sughiţuri acute: punct, punct, linie. Nu poţi distinge.

Poate sunt mesaje, dorinţe, urări. Unele sincere, altele convenţionale. Plec din staţie. Nu vreau – dacă am telegramă – să o primesc acolo.

Şi-ar pierde din solemnitate, din concreteţea gândului pentru mine.

Suntem robii ritualului formelor de autoînşelare.

*

* * *

1992, Atlanticul de Sud. Seara, după cină, în comandă, la telegafişti îmi înşel urâtul la taclale. Cald, transpirăm profuz, gonim de pe noi muştele lipiciose. Difuzorul, violând intimitatea altora, interceptează convorbiri în fonie, la voce, ale altor nave. Şi deodată tresar. O convorbire în ruseşte între femeia de pe ţărm şi bărbatul de pe vapor. Ştiu limba dar ce mă şochează nu sunt cuvintele, este vocea. Sunt de meserie reanimator, am fost mult mai des decât mi-am dorit pus în situaţia să le comunic oamenilor moartea celor dragi. Am asistat la toată gama de reacţii sufleteşti şi manifestări în faţa nenorocirii.

Dar o voce ca aceasta am auzit rar. O voce de cenuşe. Îl întreb pe Vasile Savischi, ofiţerul telegrafist cu care împart timpul

— Auzi? Ce te şochează.

— Resemnarea. O resemnare îngrozitoare, aproape minerală.

Telegramele de acasă la vapor şi de la vapor acasă sunt mici bijuterii ale concentratului dintre sentiment şi utilitar.

Iată câteva din ele, relatate de telegrafişti:

„Te sărut. Cizme maro”.

„Nu tăia porcul. Vin eu. Vaniuşa” (un lipovean de la pescării anunţând că vine până la Crăciun acasă).

„De când ai plecat patul este gol şi rece”.

*

* * *

S.O.S. Sună solemn, ameninţător, pasul cadenţat al morţii şi implorarea cadenţată a salvării. Ce înseamnă S.O.S? După unii marinari era prescurtarea unui mesaj în engleză.

Save our ship – Salvaţi nava noastră.

Send our secours – Trimiteţi-ne ajutor.

Swim or sink – înoată ori te scufunzi.

Save our souls – Salvaţi sufletele noastre.

Mai ales salvarea sufletelor s-a lipit strâns, ca o etichetă, pe semnalul internaţional radiotelegrafic de pericol.

Semnalul adoptat de 28 de ţări la 3 noiembrie 1906 nu a fost decât o găselniţă de moment a unui delegat la Conferinţa Internaţională de Radiotelegrafie, al cărui nume a rămas astăzi uitat.

Primul semnal de pericol lansat pe mare de aparatele de telegrafie fără fir era COD, apelul general CO urmat de litera D de la pericol (danger).

Exista o singură companie care producea aparatură de radiotelegrafie, Marconi, şi ea a stabilit şi semnalele. Când s-a trecut la o dezbatere internaţională s-a hotărât că nu este o distincţie prea clară între apelul general şi

semnalul de pericol. Nemţii au propus semnalul SOE dar litera E nu este decât un „punct” şi este greu de distins. Şi atunci a apărut propunerea lui SOS, ritmic, simetric, având ceva de „Ta-ta-ta-tam” din Simfonia destinului lui Beethoven.

Din 1906 până în 1912 semnalele de pericol, vechi şi noi au coexistat până când un eveniment spectaculos, tragic, înfiorător – scufundarea transatlanticului „Titanic” în cursa sa inaugurală a impus S.O.S.

Emiţând în mai multe sisteme de avertizare Titanicul a fost recepţionat în SOS. Apoi SOS-ului i s-au dat cu timpul tot mai multe onoruri şi privilegii. În 1927 la Conferinţa Internaţională de Radiotelegrafie s-a hotărât crearea pentru SOS a unei „căi regale”. S.O.S. urma să fie emis numai în frecvenţa de 500 KHZ şi având monopolul acestei frecvenţe. Toate transmisiunile care nu sunt semnale de avarie au fost interzise pe frecvenţa de 485 – 515 KHZ.

Mai mult, tot la aceeaşi conferinţă s-a instituit unul din rarele momente de solidaritate umană „minutele de tăcere”.

Între minutul 15 şi 18 şi 45 – 48 a fiecărei ore sunt interzise pe frecvenţele radiomaritime orice transmisiuni în afara celor de avarie, pericol şi urgenţă.

Minutele tăcerii: puţinul timp când ne aplecăm deasupra vocii semenului nostru aflat în suferinţă.

Trei puncte, trei linii, trei puncte.

Cât de puţin este între viaţă şi moarte.

Se va menţine actualul sistem de salvare al vieţii pe mare?

Nu se ştie. De aproape douăzeci de ani comunitatea oamenilor şi intereselor legate de mare este angrenată într-un conflict care opune tradiţia şi tehnologia, săracul şi bogatul, certitudinea prezentului şi promisiunile fabuloase dar încă neverificate ale viitorului. Principalul merit al actualului sistem de salvare al vieţii pe mare este universalitatea sa: în reţeaua de asigurare a salvării în dezastrele maritime orice navă cu ofiţer radio şi

echipament radio la bord devine „barcă de salvare” sau cum zic anglo-saxonii „barca vieţii” (lifeboat) în momentul în care primeşte semnalul de dezastru de la o navă din apropiere. Susţinătorii vestici şi bogaţi ai unui nou sistem de salvare pe mare vor să elimine omul din organizarea salvării. Utilizând o reţea globală de sateliţi, interconetat cu staţii de la ţărm, sistem de computere complex intercontact ei propun în locul unei relaţii navă-navă o relaţie navă-ţărm/satelit-navă. Unii susţin că tehnica avansată este mai sigură decât omul. Alţii susţin că omul, ofiţerul radio, este cel mai flexibil şi responsabil element al sistemului de salvare pe mare. Problema se piane dacă va rămâne la bordul navei sau nu în viitor ofiţerul radio. Oricum viitorul „Sistem global de dezastru şi siguranţă pe mare” va costa o grămadă de bani. Multe ţări nu-şi pot permite să scoată aceşti bani din buzunar. Şi întrucât este vorba de bani mulţi, producătorii sistemului vor face presiuni mari, vizibile şi invizibile să îl impună pe plan mondial. Introducerea noului sistem trebuie să fie acceptată prin modificarea convenţiei asupra siguranţei vieţii pe mare, celebrul SOLAS după acronimul său englez (Safety of life at sea), convenţie adoptată de Organizaţia Maritimă Internaţională (IMO), organism al O.N.U. Convenţia SOLAS prevede inspecţii şi norme legate de protecţia faţă de incendiu, navigaţie, elemente constructive ale navei, echipament radio. Prima convenţie SOLAS a fost elaborată în 1914 şi de atunci periodic revăzută. Amendamente s-au făcut în 1981 şi 1983. SOLAS prevede obligativitatea prezenţei la bord a unui ofiţer radio. De radiocomunicaţii, inclusiv cele navale se ocupă şi un alt organism internaţional, pendinte de ONU, ITU – Uniunea Internaţională de Telecomunicaţii. În 1987 ITU a luat în discuţie tehnologia comunicaţiilor în salvarea pe mare. Pe această cale o serie de naţiuni vestice, înalt dezvoltate tehnologic (Anglia, Franţa, Norvegia, Finlanda, Suedia, Belgia, USA, Canada, Elveţia) au vrut să impună eliminarea ofiţerului radio de pe navă înlocuit de aparatura de mare sofisticare şi – afirmau experţii lor – de mare

fiabilitate. Li s-a opus furibund sindicatul internaţional al lucrătorilor din transporturi şi reprezentanţi ai naţiunilor pe care aceştia au reuşit să le convingă de dreptatea lor – Grecia, Spania, Turcia, Argentina, Brazilia. Final cu un vot de 56 pentru şi 22 contra s-au hotărât să se menţină un ofiţer radio pe toate navele maritime.

Nea Costică, oare românii sunt comunişti?

Nea Costică, şeful electric, a răcit şi cu această ocazie vine în vizită să-i dau „ceva de cap”.

Suplu, chelios, mobil, animat de un teatralism balcanic Nea Costică este o inepuizabilă sursă de întâmplări trăite şi înţelepciune aplicată. Îl atac ca întotdeauna cu „secretarul de partid”, că de Nea Costică a fost secretar pe vremea împuşcatului şi îl declanşez... De data asta Nea Costică îmi povesteşte despre comitetul de partid. Adjunct la comitet era şeful mecanic instructor Enescu. „Dom'le, un meseriaş perfect, nu-i stătea nimeni în faţă, ştia motorul ca nimeni altul, dădea soluţii la care nici nu te gândeai. Nimic de spus. Dar să vezi ce făcea! Veneai din voiaj şi te controla şi tehnic dar şi pe linie de partid. Şi cum te controla! Urca la bord – îl ştia lumea, nu mai dădea actele – se îndepărta, făcea câţiva paşi apoi se întorcea şi către vardie:

— Apropo, ce aţi avut ultima dată la învăţământul politic?

— N-am făcut că Nea Costică nu ţine...

Mergea în maşină, jos, şi mai făcea două-trei figuri din astea.

După care tov. Enescu venea la Nea Costică. Ăsta între timp înşira toate graficele, schemele, dările de seamă de la partid.

— Tovarăşul Ionescu, despre dumneata ca meseriaş toată lumea are numai cuvinte de laudă. Dar ce scrie aici în actele dumitale de la partid nu corespune realităţii. Cum poţi, tovarăşul Ionescu, să minţi partidul?!

Între timp fusese la comandant care scotea panglici pe nas:

— Sigur că ţinem învăţământ politic, Nea Costică

este foarte strict, chiar eu mă duc de fiecare dată...

Şi comandantul şi Nea Costică scot darul – un carton de ţigări, un leii de cafea.

— Bine, pune-le acolo. Le iau mai târziu.

Nu le lua.

— Mâine veniţi amândoi, cu comandantul la comitetul de partid.

Două zile Nea Costică face pe mortul în păpuşoi, se ascunde. A treia zi vine şeful mecanic instructor Enescu la vapor.

— Nu vă daţi seama ce faceţi? Vreţi să vă chem în faţa activului lărgit de partid? Să vă sancţionăm?

De ce o face? Este un meseriaş perfect. Ce vrea? Să ajungă la Casa Albă, la judeţ? Să fie prim secretar? E tâmpit? Care este relaţia între valoare, lăcomie şi prostie?

La activul de partid, la şedinţe face prezenţa celălalt adjunct al secretarului de partid, tov. Călin Marinescu. Dacă lipseşte un comandant, un şef mecanic, un secretar de partid, tov. Călin le trage 30% din salariu. Ce are leafa cu partidul? Uite că are.

— Nea Costică, cine-i ăsta Călin Marinescu?

— Actualul ministru al marinei comerciale în epoca postcomunistă.

— Nea Costică oare românii sunt comunişti?

— În România nu a existat comunism ci numai lichelism. Iar lichelismul este o boală fără vindecare.

I-a bătut Dumnezeu (I)

...Mulţi mi-au vrut răul, mulţi m-au lucrat dar toţi, doctore, au ajuns prost. Nu i-am blestemat, nu i-am lucrat, şi-au rupt singuri gâtul. Unul din ei s-a înecat. Şeful mecanic Dinu Ion s-a dus la fund cu un „Rabunion”, un oier, pe Bosfor. I-au găsit corpul după câteva săptămâni pe Dardanele, mâncat de peşti, l-au recunoscut după verighetă. S-a înecat mioritic, cu oi cu tot.

Eu nu l-am blestemat, l-o fi blestemat ăia de i-a bătut el la Securitate. Că era căpitan de secure, dar dat afară. Oricum pile tot avea că l-a fugărit cu cuţitul în Gara de Nord pe colonelul care l-a scos din cadrele active; l-a

fugărit şi tot n-a păţit nimic. Era tot „al băieţilor", a dat pe mulţi în gât cu buful. Cu un ofiţer doi punte cu care a intrat în conflict – că el, Dinu, era rău, mârlănos şi beţiv – s-a prins că ăsta ascunde în cabină, că nu făcea naveta cu sacul la magazii. L-a citit, că avea ochiul format. Şi când a venit vama drept la el în baracă s-au dus şi i-au demontat plafonul. Avea şi el vreo 40 – 50 de kile de cafea, ţigări. Pe mine n-a putut să mă dea în gât cu buful, m-a dat jos de pe vapor, că relaţii avea.

— De ce te-a dat jos Nea Costică?

— Ăsta când se îmbăta era fiară. Urla, ţipa şi ieşea pe culoare să se ia de oameni. Că era din ăia agresivi care la băutură ies la drum. Eu am ieşit odată când urla şi i-am spus politicos, că doar mă ştii:

— Domnu' şef, nu e bine ce faceţi, haideţi mai bine să vă culcaţi, să mergeţi la cabină.

Şi ăsta odată s-a dat la mine. Nu mă prea aşteptam dar oricum am fost mai iute şi m-am ferit. A dat în melamină. Şi după aia l-am dilit eu şi l-am pus cu roţile în sus. Şef-şef dar porcul era beat şi mai voia să dea. O zi nu a ieşit după aia deloc din baracă, apoi a ieşit puţin şi în a treia zi eram la compartimentul pupa a cârmei, reglam acolo. Vine el – eu eram cu o şurubelniţă mare în mână, dacă era ceva îl străpungeam imediat – şi mă ia, apropiind palmele, chiar aşa, ca un popă catolic.

— Costică te rog iartă-mă, Costicuţă să mă ierţi că eram băut şi nu ştiam ce fac.

— Bine dom'şef, dar nu se face să bei şi să te iei de oameni.

— Nu se mai întâmplă Costicuţă…

Numai că eu de curve din astea, cu chip de om, sunt mâncat.

Libidinos, plânge pe umărul tău, te pupă şi ţi-o înfige.

Când am venit în ţară mi-a venit schimbul la vapor. Mă lucrase. Ba i-am împrumutat şi un almanah. Şi aveam acolo o povestire de Paler. Octavian Paler care mie îmi plăcea. La plecare, când am predat inventarul, m-am dus şi i-am cerut almanahul. Nu i-am zis nicio vorbă de faptul că

m-a lucrat.

— A, uite Costicuţă, am uitat să ţi-l dau.

Am luat almanahul şi acasă când să-l deschid s-a deschis singur. Îi lipseau 15 pagini, le tăiase animalul cu lama. Pun mâna pe telefon, îl sun, era seară, avea petrecere, cred că era şi nevastă-sa, că se ferea să vorbească, şi-i spun:

— Băgate-aş în mă-ta, că m-ai dat jos nu mai zic nimic dar de ce bă, animalule, mi-ai tăiat almanahul cu lama?

Ăsta, ori de frica nevestei, ori a musafirilor, a fost scurt.

— Din cauza exceselor alcoolice!

Şi mi-a închis telefonul. Nu l-am mai sunat, dă-l în mă-sa.

M-am întâlnit însă cu el pe alte vapoare. Navigam împreună. Cum m-a văzut s-a speriat şi dulce aşa, că lingău era, lingău periculos:

— Costicuţă, pe părul meu alb că nu te-am dat jos de pe vapor!

Şi tot cu palmele lipite şi ridicate, ca la rugăciune.

Acolo, pe celălalt vapor se înhăitase la băut cu strungarul, tot securist, fost plutonier, unul Voicu. Strungărie habar n-avea, dacă lucra la strung jumătate de oră într-un voiaj era ceva. Dar, cine îndrăznea să se ia de el?

S-au înhăitat şi beau împreună.

La început s-au înfruntat. Mai ales că erau mereu beţi.

— Mie să-mi spui să trăiţi şi să iei poziţie de drepţi, că eu am fost căpitan!

— Îmi bag… în căpitănia ta că eu am avut putere mai mare ca tine şi autoritate mai mare. Că eu am omorât şi am arestat!

Şi adevărul ăsta era. Tipul fusese killer, ucigaş. Chiar el povestea că în pădurea Babadagului au fost mii de oameni ascunşi până mai încolo de 1950.

Ăsta a împuşcat zeci. Povestea odată cum a împuşcat

un grup întreg, ţărănişti şi liberali.

— Eu eram în pom, îi vedeam ca în palmă, ei nu mă vedeau din cauza crengilor. Şi când am tras o rafală i-am culcat pe toţi ca pe popice…

Împuşcase oameni şi prin podurile caselor vechi din Constanţa că în vremurile alea tulburi fiecare se ascundea unde putea.

Voicu era mic, gras, dar agil ca un şobolan. Şi totuşi aşa cum era, după luptă, a reuşit Dinu să-l îngenuncheze. Se subordona.

— Permiteţi să raportez, să vă povestesc cu popa…

— Zi-i bă!

— M-au trimis ăia în satul (cutare) să arestez pe popă. Am întrebat unde stă popa, l-am luat noaptea şi după o lună de anchetă mă cheamă şefa şi-mi spune:

— Bă Voicule, ai greşit popa. Că satul avea doi popi. L-ai luat pe ălălalt.

— Dă-l în aia mă-şi-i că şi ăsta-i bun!

— Nu, zice, du-l înapoi!

— Eu decât să-l duc înapoi, tu-l'aşi în Cristoşi, mai bine îl împuşc că nu mă încurc eu cu dusul-adusul.

Se ferea Dinu de mine – că eram şi eu cu partidul, dar aşa, oleacă – şi eu de el că ştiam ce-i sub mieroşenia lui. Am rezistat. Nu l-am blestemat eu. O fi murit de blestemul altora. A murit cu comandantul Ilinca, că erau mai mulţi români pe oierul ăsta al ţiganilor. Dinu s-a pensionat şi s-a reangajat la companie străină. Ilinca cred că tot din blesteme a murit. Că era unul cât uşa dom'le, cât uşa şi bătea când şi pe cine i se scula. Dacă timonierul nu ţinea bine la cârmă odată îi dădea un şut în cur de zbura ăla. Sau chiar dacă ţinea bine dar nu-i plăcea lui Ilinca cum ţine. O dată şi-a bătut secundul – băiat de colonel de la grăniceri şi ştii matale că ăştia, grănicerii din port tot securişti erau –, că i-a rupt gura şi a stat ăla trei săptămâni cu nasul cât pădăgica. Că avea şi ăsta spate, nu numai hoit şi muşchi. Şi s-au scufundat şi unul şi altul aşa, mioritic, între oi.

I-a bătut Dumnezeu (II)

...Dar nu numai ăsta a sfârşit-o rău. Am mai avut eu pe unul care m-a vânat, m-a lucrat el până la urmă şi a sfârşit-o la nici cincizeci de ani, de abia vorbind şi trăgându-şi piciorul...

Că Dumnezeu nu dă cu bâta.

Unul Stoian Iosif, şef mecanic. Era mare la partid, ajunsese adjunct de secretar pe flotă iar după un timp şi şef mecanic instructor. Că avea o nevastă nemţoaică, bine femeie, era shopistă... la shop. Iar pe el l-au făcut, de şi şef mecanic instructor şi pe la partid. Dar el oricum suferea ca un câine din cauza ei, nu i-a priit, era gras, un băbălău, a dat în paralizie, a ajuns un bălăngănit, cu piciorul mort, târât.

Era jumătate paralizat, terminat, se târa. Plimba un căţel prin parc, acolo, la statuia marinarilor. M-am dus spre el, era un om care mi-a făcut mult rău, mi-ar fi făcut el şi mai mult dar nu a ştiut exact de unde să mă apuce că dacă ştia nu mai eram eu acum în flotă...

— Bă!

S-a uitat năuc la mine.

— Nu-ţi fie frică, nu-ţi fac nimic, nu dau în morţi.

S-a uitat năuc şi a luat-o într-o parte. Era bălăbănit, terminat, nevastă-sa doar nu era să se ocupe de el. Aşa a terminat paralizat, căcat, pişat pe el. Cu el conflictul să vezi cum a început.

Eram pe un 4.500 de tone, în Mediterana. Cald, se încălzea girobusola pe care nu aveam cum să o răcesc, şi apa de mare – caldă. Stoian şi cu comandantul V stăteau şi făceau plajă pe punte. Stoian nu lucra nimic – era în acelaşi timp şi secretar adjunct de comitet de partid şi şef mecanic, care naviga, lucru mai rar, dar pentru el se putea. Cheia „pututului” trecea pe la shop... Ospătarul venea din când în când şi îi uda grijuliu cu apă rece de la frigider pe spate. Apa însă era a mea, o pusesem la frigider să mai ud girobusola, măcar să scad temperatura cu unul două grade. O căldură afară! Sclavii punţii dădeau la rugină cu maţagonul. Sete! Trecea ospătarul, unul ca o focă, cu ţâfna

slugii cu stăpân fălos şi de vază, cu sticlele aburite de reci ce erau în mână.

— Bă, nea cutare, dă-ne să bem şi nouă!

— Nu se poate, trebuie să-i ud pe Domnul Comandant şi Domnul Şef Mecanic pe spate.

Şi reprezentanţii celei mai revoluţionare clase a societăţii româneşti, proletariatul punţii, tăceau. Mai puţin însă Nea Costică care a stat să-şi păzească sticlele. Şi când a venit foca mustăcioasă nu i le-a dat.

Seara a venit tovarăşul Stoian.

— Ce bă, ai luat apa din mâna ospătarului?!

— Nici nu a ajuns în mâna lui, aia nu e apă de udat pe spinare, aia am pus-o eu, nu voi şi nu el, şi am pus-o pentru girobusolă, să ajungem acasă.

Au mustăcit dar n-au insistat.

Şi după aia am avut alt meci. Pe vremea aia cambuza era moşia comandantului. Făcea: ce voia cu ea, uneori în complicitate cu şeful mecanic. Cel puţin la noi aşa era. Noi mâneam numai fasole şi orez, cu jumări. De fapt fără jumări, aşa una-două din când în când. Comandantul şi şeful mâncau zilnic friptură şi salate verzi. Nu că dreptate socială, nu că ne furau, dar mă ştii doctore că nu suport fasolea. Carnea o ţineau la comandant şi şef mecanic în frigidere, tăiată pe porţii, că aveau cabină cu frigider. Oamenii muncii, clasa muncitoare adicătelea, înghiţeau în sec dar le era frică. Eu am fost nebun toată viaţa. Când a adus bucătarul fripturile să le facă le-am luat eu, mi-am făcut grătarul, am mâncat şi salata…

— Ionescule, ai mâncat carnea?

— MI-AM mâncat carnea, că nu e carnea dumitale, n-ai adus-o de acasă. Asta e carnea noastră.

Şi atunci au înnebunit ei de-a binelea.

Ştiam că o să încerce să mă lucreze la Constanţa, eram pregătit. Ce au greşit ei este că au atacat prea sus, direct la directorul Zeicu. Nu au încercat la cadre că vedeau de fiecare dată când soseam că vine tovarăşul Chivu de la cadre, tovarăşul Chivu însuşi, la mine. Nu ştiau că ăla vine să mă ameninţe, să mă şantajeze pentru cele

zece hectare luate de mama ca zestre şi „mă Ionescule, mă, unchii tăi, mă, sunt cam chiaburi, mă” şi după aia să-şi ia darul. Au zis că oi fi pe bune cu ăsta. Mi-au spus unii că au văzut cum hienele astea două băgau în maşină la Zeicu ţigările şi ciocolata Toblerone. Multe şi de una şi de alta.

Ştiam că o să vină valul şi a venit în câteva zile.

Ne cheamă la tovarăşul Zeicu pe toţi trei, adică eu, Stoian şi V Zeicu era om mare. Deputat în M.A.N. Şi mai ales însurat cu o nepoată de-a lui Vâlcu. A marelui Vâlcu, stăpânul Dobrogei. A fost inginer şef la „Energia”, aşa ceva, la uscat şi l-a proptit Vâlcu şefid flotei. L-a căftănit. Tocmai fusese în Japonia vreo două săptămâni, la contractele cu navele de 25.000 de tone. Hotel luxos, Zeicu se scula de dimineaţă şi toţi cei din delegaţie veneau la pupat mâna. Îi manevra din index, degetul arătător.

— Tu, mă, ce ai de făcut azi?

— Cutare, cutare…

— Bine.

Indexul (de la index provine şi cuvântul indicaţie) se pornea să-l găurească pe următorul.

— Tu?

Şi aşa până la capăt.

Îi primea în halat de casă, la hotel.

Şi japonezii nu-s tâmpiţi, au înţeles că unde e degetul e şi puterea şi tot l-au scărpinat pe blăniţă. Că tot el semna de recepţia navelor. Venea pe şantier şi făcea vizită de lucru fără să iasă din maşină. Pe geam, veneau toţi pe rând la geam, la raport. Japonezul, şeful şantierului, stătea înclinat lângă maşină, că la japonezi ierarhia şi politeţurile sunt totul.

Iar în jur un mare loc liber, un spaţiu de demnitate directorială. După vizita asta în Japonia şi după cum a fost primit de japonezi a înţeles Zeicu că este un om mare. Mare nu numai în Constanţa dar peste tot. Chemarea la Zeicu a fost actul doi al piesei. Întâi lui Nea Costică i-a venit o inspecţie, pe partea electrică a navei. Numai că ăia au fost cinstiţi, nu aveau ce să-i găsească rău şi nici nu i-au găsit. Şi apoi toţi trei, Nea Costică, Stoian şi comandantul

au fost chemaţi. Ăia doi radioşi, ca nişte oameni care intră într-un loc unde nu numai că „au plătit biletul” ci sunt de-ai casei. Nea Costică în rolul acuzatului. Dar colţos. Zeicu era într-un cabinet mare, la un birou masiv, brichetă masivă de aur pe birou, fuma ţigară după ţigară, Kent desigur, plutind în fum ca Zeus în norii Olimpului.

Aia doi s-au aşezat, Nea Costică în picioare.

— Ce-i cu dumnealui? Ce-a făcut mă? Ia zi-i V ce-i cu el?

— Tovarăşe director, permiteţi-mi să raportez, tovarăşul şef mecanic ştie mai bine.

— Ia zi, mă Stoiane.

— Tovarăşe director, permiteţi să raportez, încă din prima zi a sosirii mele la navă, acest individ…

— Aşa-i mă, V?

— Tovarăşe director, permiteţi să raportez, tovarăşul şef mecanic ştie mai bine.

Nea Costică în picioare, mai era el întrebat, mai răspundea dar ce a înţeles Zeicu era că ăştia au dat darul, el l-a luat, dar asupra lui Nea Costică n-au reuşit nu numai să descopere vreo nasulie sau hoţie, dar nici să-i însceneze. Şi dacă nu au reuşit nici să-i însceneze ceva sunt proşti şi nu merită să se bage el. El a luat ciubuc să-i sprijine, să pună adică ultimul umărul la bolovanul deja rostogolit, nu să le rostogolească el bolovanul pentru ciocolata şi ţigările lor.

Aşa că după un sfert de oră s-a zborşit la Nea Costică (vezi bă că te dau la deal! Şi altele) şi i-a spus:

— Stai, bă, jos.

Şi în final a făcut o judecată solomonică.

— Bine, bine, ia duceţi-vă acum toţi la vapor!

Aia doi parcă i-a opărit, căzuse cerul pe ei. Că, scumpii de ei, credeau că aveau deja marfa achitată şi acum era doar o chestie de ambalaj. Au mai întârziat, să nu iasă odată cu Nea Costică dar nici Nea Costică nu s-a lăsat. Şi au ieşit ca două bibilici discutând despre vapor (că ei tot ce fac, pentru vapor fac…) şi fără să se uite la Nea Costică.

— Cel mai mişto doctore era – îmi spune acum Nea Costică – că în timp ce Zeicu vorbea cu noi şi strivea ploşniţe, suna telefonul şi mai vorbea şi cu ştabii mai mari. Mă tată, să-l vezi cum era mieros, pitulat familiar, prevenitor. Chelner de lux la bordel! Şi după aia trecea iar brusc la noi, la stăpân de plantaţie în Africa. Deci cu Zeicu partida s-a terminat cu pat. Au încercat ăştia să mă coboare pe alte căi dar n-au reuşit. Dar când n-au reuşit ei, după aia, am coborât eu, să nu-i mai văd. Dar asta că am vrut eu! A venit în locul meu un băiat tânăr, unul Pădure, din Bucovina. Şi ei erau în voiaj când mi-a venit o imputaţie pe 120 de rulmenţi, de la vapor, lipsă din gestiune. Rulmenţii erau, ce-i drept uzaţi, dar ăştia au vrut să-l păcălească pe Pădure şi l-au pus să semneze cum că nu-i are. Şi i-au dat ordin să-i arunce la baltă. Omul însă nu i-a aruncat. Era o lădiţă de lemn cu rulmenţii în magazie. Mie deja îmi reţinuseră o primă rată de 250 de lei. Erau bani suficienţi de mari pe vremea aia. Leul era leu. Când a venit vaporul, m-am dus, am găsit lădiţa, omul mi-a zis că rulmenţii sunt, că sunt uzaţi şi el a primit ordin să-i arunce. A venit şi unul de la biroul financiar, cu inventarele, şef. I-a văzut şi el.

— Cum, ţi-au dat ordin să-i arunci? Ia scrie o declaraţie.

Dar eu i-am zis, Nea Cutare, dă-i în paştele mamii lor că îi bate Dumnezeu. Şi uite, i-a bătut.

Zâmbetul miliţianului este poarta iadului

…Am căzut cu ţigări, cu „Prahova”. Nu aveam mult, vreo patruzeci de cartoane, începe să-şi aducă aminte Nea Costică.

La anchetă în port, la Poarta Doi, pe Nea Costică nu l-au bătut. Jumătate din marfa era de fapt a anchetatorilor, dar a dat în gât unul, dintr-o ceartă, direct la Procuratura generală. L-au înjurat de mamă, sfinţi, paşti, Dumnezei. Nu avea multă marfă, era şi secretar de partid… L-a anchetat unul gras, masiv, cu burta revărsată peste centură, mulţumit de el, de neamurile lui, de ce bea, de ce mănâncă şi fumează şi dispreţuind profund gândacii pe care trebuie

să-i facă să mărturiseascăxu pumnul, cu palma sau cu vorba. După ancheta de aici i-au dus „pe Lenin” şi au ajuns la tov. It. colonel Georgescu. Bărbat înalt, bine, brunet, aproape ţigănos, îmbrăcat impecabil. Deşi era noiembrie îşi tampona mereu faţa cu o batistă albă, politicos insinuant, având ceva din motanul care se joacă cu şoriceii prinşi. Condescendent, superior, strivitor de la înălţimea lui dar având şi oarecare bunăvoinţă faţă de gunoiul uman de dinainte-i. Procesul verbal îl scria o tânără locotenent (tovarăşă) de miliţie, îmbrăcată strâns pe corp, grăsuţă dar tânără şi turgescentă.

— Ai scris, tovarăşa?

Când în sfârşit ea a plecat, tovarăşul colonel a urmărit lung, cu ochi de viitor proprietar, cele două buci tari care săltau rar, ţanţoş, buci ce se ştiau privite şi îşi ştiau preţui, sub stofa fustei de culoarea scrumului. Nea Costică ştia că zâmbetul miliţianului este poarta iadului. Eugen Brătulescu nu o ştia. Era ajmec, lemnar de punte. Tip solid, cu mâini ca nişte lopeţi şi foarte harnic.

Tot ce ţinea de el pe „Prahova” mergea strună. Totul gresat, reglat. Când au căzut ăsta avea vreo patru baxuri de ţigări. La bătaia de la Poarta Doi lemnarul declarase că a avut 600 de dolari (cu ce cumpărase ţigări?).

Când l-au întrebat politicos „pe Lenin”:

— Ei spune, câţi dolari ai avut?

— De fapt am avut numai 200.

— Dar de ce ai declarat în Port, 600?

— Păi m-au bătut aşa de tare că aş fi declarat orice.

— Extraordinar! Te-au bătut!? Nu se poate!

Tov. lt. col. Georgescu este sincer indignat.

— Şi cine te-a bătut? îi ştii?

— Lăsaţi tovarăşul colonel, n-are rost...

Brătulescu, moale:

— Nici nu ştiu cum îi cheamă.

— Se poate, tovarăşul. Nu-i normal! Trebuie să facem ordine. Şi chiar te-au bătut?

Elegant, parfumat, ca o pisică de angora în vitrina unui magazin de lux, în spatele biroului de lemn masiv tov.

lt. col. Georgescu este încarnarea ideală a comunistului ideal din Miliţie. Prezentabil, ferm, lipit de litera legii, respectând interesele statului şi drepturile cercetatului. Cum să nu-ţi vină în cap versurile – lozincă a poetului revoluţionar Vladimir Maiakovski (despre care se spune că s-a sinucis strigând: Nu trageţi, tovarăşi!): MILIŢIA MEA MĂ APĂRĂ. Constatare pătrunsă de orgoliu revoluţionar al maselor despre Organul lor de ordine şi legalitate. Blând, deşi superior, cu fermitatea legii în sânge dar pătruns de valoarea omului, ca entitate de demnitate şi purtător al valorilor sociale pe care el „tov. Georgescu de pe Lenin" le apără odată cu legea, colonelul îi spune:

— Bine, o să facem lumină. Citeşte acum declaraţia, citeşte-o atent, o dată, de două ori şi semneaz-o.

Şi iese din birou. Şi toate bune numai că după câteva minute apar doi plutonieri laţi în spete.

— Ce citeşti, mă, aici? Nu MĂ monumental, dur, strivitor în care e toată superbia unei tagme care a omorât şi schingiuit 45 de ani fără să răspundă şi ferm convinsă, până la ultima fibră, că nu va răspunde niciodată.

— Bă, tu stai jos în faţa noastră?

Brătulescu dă să se scoale.

— Cine ţi-a spus mă să te scoli? Ce, ne ameninţi? Ia treci în mijlocul biroului! Cu scaun cu tot, auzi! Mă, nu te scula mă, că nu ţi-am dat ordin, mă. Ăsta vrea să se scoale. Ia leagă-l de scaun…

Şi mi l-au legat şi mi l-au lucrat…

— De ce minţi mă animalule că ai fost bătut la miliţia Port? Cine te-a bătut mă, animalule?

Vreo trei luni a umblat cocoşat, înclinat, zdrobit Brătulescu. Căci i-au dat în cap, gât, spate. L-au zdrobit, aproape l-au mutilat. Când aproape l-au omorât l-au lăsat. Băieţii lucrau fără sânge, meseriaş.

Intră aferat, elegant, superior, parfumat tov. lt. col. Georgescu.

— Ei, ai semnat?

— Tovarăşe colonel, ce-am păţit…

— Bă tu eşti neserios. Minţi şi inventezi. Acolo te-au

bătut, aici te-am bătut... Ce inventezi? Cine te-a bătut aici? Unde sunt? Ştii să-i arăţi? Bă tu eşti escroc. Arată-mi şi mie cine te-a bătut...

Peste două săptămâni a început Revoluţia. S-a tras şi în Constanţa. Brătulescu, fiinţă mioritică, n-a căutat să-l întâlnească pe tov. Georgescu devenit prin sângele unor tineri mai mult sau mai puţin naivi domn (dar tot călare, tot parfumat) să lămurească nedumeririle Organului. A murit împuşcat Doru Dumitrescu, ofiţer la Poarta Doi din port, cel cu mână grea la anchete şi contrabandist pe picior mare. A murit că nu a vrut să se oprească la controlul armatei pentru că avea la el o geantă plină cu dolari. Iar acum câteva luni Nea Costică l-a văzut pe domnul – nu mai e „tov". colonel Georgescu, elegant, coborând dintr-o Dacie 1310 frumoasă, nou-nouţă şi intrând la florăria Codlea să ia prin spate (că era la uşa din spate) flori pe alese. A ieşit liniştit cu buchetul învelit în braţe simbol viu al lui „Vom fi ce-am fost şi mai mult ca înainte", întâmplarea face ca simultan cu povestirile lui Nea Costică despre tov. lt. colonel Georgescu să citesc, de nevoie – nu am alte cărţi pe navă – „Un cabinet al Orchestrei Roşii" scris de Elfride Paul, o doctoriţă băgată în echipa de spioni a lui Harro Schulze – Boysen, celebra reţea sovietică din Germania a „Orchestrei Roşii" din timpul celui de al doilea război mondial. Autoarea e o comunistă fanatică încă din tinereţe, uşor naivă, sovietofilă. O carte simplistă, maniheistă. Prin cabinetul ei medical tranzitau informaţii politice şi militare spre sovietici. Pe filiera asta s-au scurs informaţii esenţiale în timp de război. Arestată, doamna Paul – cu toată oroarea pe care o are pentru fascism, cu toată ura – recunoaşte că nu a fost lovită, niciodată în timpul anchetelor. A luat numai şase ani de închisoare!

Şi în timpul detenţiei putea primi vizite, la două săptămâni, şi i s-a dat voie să citească şi să primească literatură medicală. Asta într-un proces de spionaj în plin război.

Dar... În acelaşi voiaj, din aceleaşi motive, îmi cade în

mână şi cartea „în cadenţă de marş” de Bert Engelman (Cartea Românească, 1990).

„În cea de a treia dimineaţă SS-işii ne-au scos în faţa barăcii, până atunci nu avusesem voie să o părăsim iar un Unterführer a pornit să inspecteze rândurile. Fiecare din noi care avea o rană vizibilă; era întrebat de unde şi în ce fel o căpătase. Primii au spus adevărul şi anume că au fos maltrataţi de SS-işti din gara de la Bielefeld. Pe loc au fost trântiţi la pământ sub lovituri, apoi bătuţi cu biciul până au „recunoscut” că de fapt se răniseră singuri, acasă”.

Tovarăşul Chiva – de la CADRE – de la VERIFICĂRI

Nea Costică, şef electric, şi acum rânjeşte a ciudă, a frică, a scârbă, a indignare, chit că o ia în râs. A votat cu FSN, cu Iliescu, a fost şi secretar de partid pe navă (nu să se ajungă, aşa, l-au pus) dar nu înţelege că toţi ăştia pe care i-a slujit şi pe care apoi i-a ales şi tovarăşul Chivu au supt la aceeaşi ţâţă şi au acelaşi sânge.

Nea Costică a fost prin armată, a lucrat pe la uscat, la flotă a venit mai târziu. A făcut fişa de cadre, a fost verificat, a plecat pe mare.

Şi iată, vine la vapor tov. Chivu. Gros, obez, cu condescendenţa omului puternic care dacă vrea îţi frânge gâtul dar încă nu vrea, adică încă nu s-a hotărât, cu un rânjet care este şi putere şi ameninţare şi execuţie amânată şi lucruri pe care el le ştie şi tu nu le ştii. Vede că tu te umileşti şi te dispreţuieşte pentru asta dar îi place şi dacă tu nu te-ai umili te-ar distruge că el este Partidul, el este Puterea iar tu nu eşti nimic. Un zâmbet care traduce ameninţarea, aşteptarea, iscodirea şi mai ales lăcomia. Tovarăşul Chivu trafichează rude dubioase, pete la dosar contra „dă-mi”. Cum îl vezi păleşti, ţi se usucă gura, te cuprinde panica (ce a mai aflat?) şi mâna se întinde singură spre cafea, ţigări şi tot ce-i bun. Tovarăşului Chivu îi place tot ce-i bun.

— Bă Ionescule, bă, se poate bă, tu bă să minţi Partidul? De ce n-ai spus că mă-ta a primit dotă zece hectare? Zece hectare e mult bă, e mult! Şi pe urmă cum să minţi Partidul, se poate? Ce fumezi tu bă, ce-s astea? Nu

de-astea bă, nu-mi da, că nu-s bune! Chester n-ai? Şi pe urmă cu unchii ăştia ai tăi, bă, chiar aşa, chiaburi? Lasă, bă, că nu vreau, ce, mă cumperi cu un carton de ţigări! Şi unde să-l bag, bă! Ei, lasă că îl pun eu prin buzunare, mai bag şi-n geantă. Eu nu zic că n-ai fi tu băiat bun dar mă-ta a avut zece hectare şi nu-i bine.

Şi cum venea Nea Costică din voiaj cum se înfiinţa tovarăşul Chivu şi îl apuca lamentul şi indignarea cadrist-revoluţionară şi se încărca şi plecă. Dar încărcat şi plecat nu ştiai dacă ai scăpat sau securea cadristă numai şi-a amânat prăbuşirea pe ceafa ta. De cum veneai în ţară ştiai că agonia începe, că eşti în ghiarele lui, că se va juca ca pisica cu şoarecele.

Şi tovarăşul Chivu încărcat cu ţigări în „tablă”, în cutie de tablă (E bune, bă, e bune? Bine, lasă că le iau…), cu ţigări în pachet de carton, cu cafea, cu de toate, pleca lăsându-ţi în gură un gust nu atât de pierdere, de jefuire cât de nedeterminare.

Parcă pleca numai parţial mulţumit, numai parţial convins, parcă nehotărât încă să te ierte. Nea Costică avea şi el o pilă la cadre, la verificări, pe tovarăşa Lucica, cu un nume de familie realist-socialist, Văcaru. Fată bună, fostă macaragiţă în port, te puteai înţelege cu ea. Dar îi era şi ei frică de tovarăşul Chivu. Ăla era şef, rău, avea şi biroul lui. Nu lucra cu toţi la grămadă.

La şaptezeci de ani tov. Chivu încă mai lucra, oameni ca el sunt preţioşi – vigilent, energic, devotat partidului.

După atâţia ani Nea Costică încă mai tresare la amintirea rânjetului polisemie a tov. Chivu în care erai cufundat periodic la venirea din voiaj de parcă erai băgat cu capul în hazna.

Doi saci de cafea

E trecut de miezul nopţii-Nu am somn, şapte luni de voiaj sunt şapte luni de voiaj. Marea muşcă. Mă duc la pupa, la băncuţa de lemn pe care şi-au făcut-o oamenii ca să şadă în prispă. Întuneric, stele, peste ţesătura stelelor se suprapun violente scânteile care vin de pe coş şi pe care vântul le goneşte la tribord. Noapte întunecoasă, fără lună.

— Ce faci doctore, n-ai stare?

Apare ca o cioară bătrână Z., ajutor mecanic, cel ce defila sub lozinca Armata-i lungă” lozincă ce era să-l coste „deportarea pe parai” adică repatrierea cu plata cheltuielilor de transport.

— Nici eu n-am doctore! E lung dom’le, e tare lung. Nu merită efortul pe care-l faci pentru ceea ce câştigi. Şi astea opt luni de voiaj te costă cinci ani de viaţă şi până te refaci trece o grămadă de timp… Asta-i puşcărie plătită şi stricare programată de familie. Suntem ca Bobiţă: sculat – mâncat – culcat. Diferenţa e că Bobiţă mănâncă din mâini sau de pe jos iar noi din farfurie.

— Totuşi faţă de uscat câştigi bine.

— Într-un fel, da. Se câştiga, culmea, mai bine înainte de revoluţie. Dintr-un drum, la preţurile pe care le aveai, puteai scoate o maşină. O maşină era un sac de cafea de 100 de kg. Dacă dădeai cafeaua cu 1.000 de lei… Acum cu businessul s-a terminat. Şi chiar dacă aveai înainte tot nu era o viaţă, stăteai mereu cu frica în sân să nu ţi-o înfigă… Eu la 28 de ani aveam apartament cu patru camere, maşină şi 50.000 de lei la CEC. Ei, pentru banii ăştia, în fond ce erau, am plătit 500 de lei la notariat, mi-am adus soacra şontoragă din judeţul Buzău, în baston, să dea declaraţie cum că mi-a dat ea banii să o îngrijesc când nu va fi în putere…

— Da dom’le se câştiga, dar erau şi riscuri…

— Mie-mi spui? Un an şi opt luni.

— I-ai făcut?

— Stai dom’le să-ţi povestesc, ce te grăbeşti. Am căzut la Galaţi, cu doi saci de cafea. Eram cu nevasta şi copilul la vapor, la Brăila. Sacii i-am scos şi i-am băgat la un frend de pe vapor la Galaţi, în garajul lui unchiu-său.

Nu mirosea cafeaua că era verde. Dar după vreo două zile îl scarmă pe ăsta în fund să mergem să luăm cafeaua că în garaj nu intra numai unchiu-său, că era dublu, că nu stă bine, în fine să o luăm şi s-o ducem la el acasă, la Hanul Conachi. Pe vremea aia cafeaua era ieftină, noi o dădeam cu 60 de lei kilul şi aia greu. Aveam maşina

mea la vapor, mă sui, la Galaţi încarc sacii (doi saci, s-a lăsat al dracului de cur, a ridicat prova, se vedea că portbagajul e full) şi îi dăm drumul. Şi nu am ajuns la Şendreni că am văzut barajul de la poliţie: era o cisternă pusă de-a latul şoselei. Eu cum am văzut am luat-o pe un drum spre Combinat ce se ramifica înainte. Numai că nu am ştiut că drumul e scurt, vreo patrusute de metri şi am dat de poarta Combinatului, cu, o parcare mică, patru-cinci maşini. De acolo nu aveam unde să mă mai duc. S-a luat şi portarul de noi:

— Ce-i cu voi, aici e Combinatul Siderurgic, n-aveţi voie...

Să scoţi sacii să-i ascunzi n-aveai unde că poliţiştii ne observaseră şi erau cu ochii pe noi. Aşa că nu am avut ce face şi am luat-o înapoi. Acolo, tot dichisul: actele, roată de rezervă aveţi, ia să văd şi eu, acolo ce aveţi – nişte grăunţe de păsări. În fine odată a băgat poliţaiul mâna şi mi-a scos cheile „Vii cu mine. De condus conduc eu că tu ai acum emoţii...”

Şi ne-a dus direct la Miliţie. De aranjat ceva la faţa locului a fost mai greu că erau trei – un plutonier de la miliţie, un agent de circulaţie şi un civil. Paştele mamii lor ce căutau dar au dat peste mine. Ei la Miliţie am dat peste un căpitan care ne-a luat scurt:

— Băi băieţi vă văd mai curaţi, spuneţi tot că tot aia este, maşina e a voastră, cafeaua e în maşină, ce rost are să mâncaţi bătaie degeaba?

Şi asta cam aşa era, a fost în felul lui amabil, că nu ne-a bătut. Pune-te şi scrie. Ce se putea face şi nu am făcut era să iau totul asupra mea. Cum că ăla de era cu mine nu ştia adică. Scăpăm mult mai ieftin. Că aşa am intrat la furt calificat, că eram doi.

— De ce furt?

— Păi vaporul căra cafea şi ăştia au aflat imediat.

Au luat cafeaua, au dus-o la Alimentara şi au cântărit-o că ei nu aveau cântar suficient de mare, au lăsat-o acolo în custodie şi pe noi ne-au băgat la arest, la subsol. Primul mandat de arestare, pentru cercetări, era de cinci zile. Ne-

a băgat pe fiecare în altă celulă. Întâi şi întâi ne-a dezbrăcat. Ceas, verighetă, cămaşă... Plutonierii ăia n-au fost prea agresivi.

— Ce-aţi făcut ba, că vă văd tineri şi curaţi?

— Nişte cafea la vapor...

Ne-au scos şi chiloţii, ne-a controlat şi în cur (că aşa e legea, caraliii nu aveau nici ei chef dar ce să-i faci) şi m-au băgat într-o cuşcă cu patru paturi şi patru inşi. Eu cum am intrat m-am pus cu spatele la zid că ştiam că în închisoare te bate. Ăştia erau unul hoţ de maşini, altul cu un viol, unul furase ceva şi unul mai în vârstă, lipovean, care îl omorâse la beţie pe tat-su că ăla l-a tras de buzunarul de la cămaşă şi i-a rupt un nasture. A băgat cuţitul în el. Am stat cât am stat, am văzut că nu dau în mine, că sunt chiar prietenoşi şi m-am mai liniştit.

— De, eşti cam plus la inventar. Să vedem unde dormi că loc n-ai.

— Vino la mine, zice unul mai tânăr. Că eu nu sunt periculos. Fur doar maşini.

— Vezi prietene dacă dai de una galbenă cu număr de Constanţa să n-o iei că aia-i a mea.

— Bine dom'le, pe aia n-o iau.

Ce era rău în colivia aia era că de pişat şi de căcat era după paravan într-o oală mare. Ventilaţie nu era aşa că de puţit – trăsnea. Dimineaţa o scotea un deţinut afară şi o vărsa.

Între timp au anunţat ăştia de la poliţie la vapor şi a venit imediat Şeful Mecanic, ăla ocnaş (fura şi zahărul din ceai!), cu nevastă-mea şi încă câţiva băieţi. Au venit pregătiţi cu ţigări, whisky. Imediat s-a schimbat treaba. Nevastă-mea i-a cardit căpitanului 5.000 de lei (erau bani pe vremea aia) şi i-au zis că după cinci zile îmi dă drumul (putea prelungi mandatul, cum, simplu, zicea că unul din informatorii lor i-a zis că aveam nu numai cafea ci şi haşiş, muzica era a lui, nu a mea, după ea dansam) şi după încă o zi când i-a mai tras 5.000 am primit ciocolată, ţigări. Ţigări nu în pachet, au venit ăia cu smocul de ţigări, în pachet cică nu-i voie. Dar am dat la caralii, la colegii de celulă,

deja chestia era alta. Ce avantaj mi-a făcut căpitanul ăla pentru 10.000 de lei? De fapt numai că a respectat legea. Adică nu m-a bătut (eu oricum eram în flagrant şi declarasem totul dar dacă voia mă bătea de mă rupea) şi mai ales îmi era frică să nu îmi suie în spinare tot felul de cazuri nerezolvate, că se practică. În plus mi-a dat voie să mă văd cu nevastă-mea, în faţa lui. M-au adus cu cătuşe la mână, m-au „descălţat" în faţa ei, asta aşa, de hoha, să o facă pe proastă să cotizeze mai tare.

Ce vrei, ei": – comandau muzica. Şi în plus mi-a dat drumul nu la prânz, când se împlineau fix cinci zile de arest, ci la miezul nopţii şi un minut când intram în a cincea zi. Şi mi-a spus de acum noi am înaintat dosarul, e la procurorul Cutare, vezi cum te descurci. Ei cu Cutare ăsta m-am chinuit peste un an. Că aşa lipitoare mai rar. Nu ştiu de cât m-a supt dar peste 100.000 de lei e sigur. Dintr-a doua zi mi-a spus, că avea un tupeu cum rar am întâlnit:

— Bă gagiule, du-te până acasă şi adu patru cartoane de Kent, vreo trei sticle de whisky, ceva cafea că peste trei zile e ziua de naştere a fiică-mii şi am nevoie.

M-am dus, am luat maşina, du-te la Constanţa, ia darul, trage la hotel (că nu aveam unde), dă-i la el acasă.

Îmi spune:

— Bine, ia loc, mai scrie o declaraţie, o să mai vedem…

El cu declaraţiile astea se ştergea la cur dar asta am înţeles-o mai târziu. Până atunci mă uitam la el ca păsărică la şarpe. De el depindea…

— O să fie cam complicat măi băiete, că trebuie să fiu eu în instanţă şi tot eu fac rechizitoriul, şi nu prea este voie, şi trebuie să fie şi un judecător de-al meu.

Nu au trecut cinci zile şi-mi spune:

— Bă, ce faci, vino repede cu 5 – 6 cartoane şi nişte sticle că m-au întrebat şefii, bă Cutare ce gura mă-tii faci că tu ai parcă băieţii ăia doi de la Navrom şi nu se vede nimica…

Iar du-te la Constanţa, iar vino, iar după aia făceam pe şoferul de taxi, el mergea băut la curve şi cu îl

aşteptam. Ba mai beam şi eu ceva şi conduceam băut că el:

— Bă, eşti cu mine, nu păţeşti nimic.

Lasă-te cu parale, lasă-te cu cartoane, m-a sărăcit. Tot el mi-a recomandat şi avocatul, fost procuror. Unul slăbuţ, mai în vârstă. Avea ăla o casă cum vezi numai în filme. Asta era mai puţin lacom dar băgă şi în ăsta cât încape. Între timp mă pontau fictiv pe la diverse nave la Constanţa; nu aveam nimic de făcut doar că făceam pe taximetristul pentru ăia de la cadre: du-l acolo, du-l dincolo.

— Şi de fapt ce a făcut procurorul ăsta pentru tine de te-a muls atâta?

— Ce a făcut este că m-a ţinut un an şi ceva că poate-poate vine o amnistie. Dar n-a venit. Şi atunci îmi spune:

— Trebuie să se ţină procesul, am vorbit cu judecătorul, trebuie 15.000 de lei.

Bine dom’le i le dau, plec la Constanţa şi nu trec două zile şi mă sună la telefon.

— Vino la Brăila, în faţa hotelului Traian, cu maşina ta, la ora cutare, vezi că eu am să fiu în altă maşină…

Aşa, ca în romanele poliţiste.

Mă duc acolo, se suie la mine în maşină şi enigmatic şi grav:

— Mergi.

— Unde să merg?

— Nu ştiu, mergi. Mă băiete am belit-o şi tu şi eu, am intrat în mare-mare bucluc.

Şi îmi aruncă banii, ăia 15.000 lei, în torpedou.

Eu dau să opresc.

— Nu opri, mergi!

Tonul dur. Mie îmi tremurau mâinile pe volan.

Că în materie de circ era priceput omul şi tupeu – cât încape.

— Am vrut să-i dau judecătorului banii şi ăsta i-a aruncat pe jos, a început să ţipe, amândoi suntem în căcat până la gât.

De fapt venea procesul şi ăsta acum lua mâna de pe mine. La proces mi-au dat scurt un an şi opt luni,

executare în penitenciar. M-am dus iar la procuror.

— Ce fac?

— Păi uite ce facem, facem recurs imediat.

Bineînţeles că nu m-am dus cu mâna goală.

La recurs, scurt – un an şi opt luni, penitenciar.

Eu iar la procuror, disperat.

— Ce faci dom’le? Merg la puşcărie?

— Păi primul lucru dispari de acasă, du-te unde te-oi duce că vin să te ridice. Că ăştia din Galaţi dau telefon la Constanţa. Am încercat eu până la proces tot felul de chestii. Am obţinut de la comandant că de fapt cafeaua aia era măturătură din santină, am încercat să obţin de la primitor de la Bucureşti cum că aia era cafea casată, că procurorul m-a învăţat (pe urmă am înţeles că voia să-i apuce de gură şi pe ăia, dar ăia au fost prudenţi şi n-au mers la chestie, mai ales că nu aveau ăia nevoie de şpaga mea, ăia erau oameni bogaţi acolo). Totul degeaba. Aşa că m-am suit în tren şi am plecat la hotel la Bucureşti şi am început să mă duc în audienţe: la C.C., la Marea Adunare Naţională…

Acolo, în faţă, la C.C. roiau o mulţime de indivizi.

— Cu ce treabă, flăcăule? A, un memoriu? Lasă că ţd-l scriu eu.

Mai scoteau şi ei un ban.

Cu un memoriu din ăsta am ajuns şi eu la C.C. Voiam să mă duc la tanti Leana. De intrat în C.C. intrai foarte uşor ca să ajungi pe mâna unor consilieri. M-au poftit să iau loc în fotoliu – fotoliu adânc, îţi ieşeau numai ochii din el, politicoşi.

— Dom’le eu nu am mai făcut nimic până acum, am copil de doi ani…

— De, parcă zic şi eu că-i cam mult ce ţi-au dat. Dar noi nu casăm sentinţe. Noi putem să te trimitem la procurorul general să studieze problema.

La procurorul general era coadă ca la piaţă. Eu am intrat peste rând că le-am arătat sentinţa şi le-am spus:

— Daţi-mi drumul în faţă că e urgenţă, mă arestează ăştia din oră în oră.

Procurorul ăsta general, era un individ tare de treabă şi vorbea simplu, cum vorbim noi acuma, doctore:

— Şi cu cafeaua asta ce voiai?

— Păi, să o dau la găini.

— Dar nu o prăjeai întâi?

— Păi, întâi o prăjeam…

— Şi ai luat din aia proastă, nu din aia bună, nu-i aşa?

— Păi sigur că din aia proastă.

A râs şi el şi m-a întrebat:

— De ce te-au trimis la puşcărie?

— Păi, cică, să mă reeduce. Dar mă întreb şi eu nu m-aş reeduca mai bine la locul de muncă? Că am şi copil mic…

— Dar când ai furat nu aveai copil mic? Bine, dacă ai să faci la locul de muncă, mai furi?

— Nu mai for, îmi fac şi cruce.

— Stai să mă gândesc şi vedem cum facem.

— Până vă gândiţi Dumneavoastră, pe mine mă arestează. Că eu sunt fugit de acasă.

— Şi unde stai?

— Stau la hotel că rude n-am aici. Mi se termină şi banii. Umblu năuc, nici de bărbierit nu am apucat.

— Uite dă sentinţa aici să-ţi scriem că se amână aplicarea cu 14 zile. Să te duci acasă…

— Dar nu mă arestează?

— Nu te arestează că e ilegal. Le arăţi hârtia.

— Sigur?

— Sigur. Dar dacă în paisprezece zile nu-ţi vine nimic de la Procuratura Generală vii aici, că altfel te umflă.

În paisprezece zile nu mi-a sosit nimic, m-am dus din nou la Bucureşti, mi-a mai dat încă două săptămâni şi în timpul ăla mi-a sosit cum că mi-a fost admis recursul extraordinar la Suprem. Până la recurs nu mă arestau.

Tare de treabă om procurorul ăsta general. Aveam la mine în taşcă nişte cartoane dar mi-a fost ruşine să-i dau că era prea mare pentru mine. Îmi pare rău şi acum, că merita omul ceva. M-a ajutat că eram „primari”, la prima infracţiune. Şi mi-a explicat că „ăştia de la Galaţi v-au dat

mai mult decât ai fi luat la Constanţa. Căci cei de la Constanţa sunt obişnuiţi cu infracţiuni din astea cu vapoare, ăştia de la Galaţi încă nu s-au obişnuit”. În ziua când mi-au fixat procesul am luat iar avocatul de la Galaţi (du-te la Galaţi, apoi la Bucureşti) hrăneşte-l, hotel, dă-i de băut. Procesul a durat cinci minute. Au citit ceva, nici n-a vorbit avocatul.

— Dar rezultatul? Am zis eu când mi-au spus că s-a terminat.

— Rezultatul o să vi-l anunţe la ora 13, după deliberarea tribunalului. Nu-ţi spun cum am stat până la ora aia.

Până la urmă pe la două şi jumătate au anunţat sentinţele. Mie mi-au dat un an şi opt luni, la locul de muncă, specificând „la acelaşi loc de muncă”. Ei aici ăştia de la Constanţa au zis că vezi Doamne, dumneata eşti condamnat, faci aici o pedeapsă, deci nu poţi fi mecanic ci necalificat. Eu, cu hârtia în mână, m-am apucat să mă războiesc.

Ăştia, duri, curve:

— Nu te prezinţi faci un an şi opt luni înăuntru şi o coadă pentru sustragere de la executarea pedepsei.

Du-te iar la Galaţi (că acolo era procesul de bază), la Bucureşti (Păi ce, ăia de la voi de la Constanţa sunt tâmpiţi, doar scrie clar, la acelaşi loc de muncă) şi uite aşa a trecut cu hârâieli un an după care procurorul mi-a zis: „fa hârtii la întreprindere că te-ai purtat frumos, să vie şi un reprezentant al întreprinderii la Galaţi că te scutim de restul”.

Şi m-au scutit. Ei de abia aici, când am zis că am ieşit din elinei, am luat o muie totală. Dar totală, doctore! Că în momentul când m-au iertat de pedeapsă ăştia de la Cadre mi-au zis că: „Eşti liber!”

— Cum adică?

— Păi, nu mai eşti al nostru. Oi fi lucrat tu aici în continuare dar nu lucrai, executai o pedeapsă. Şi conform aliniatului „J” ai contractul de muncă desfăcut. Te duci mata şi-ţi cauţi serviri. Şi aşa am ajuns la întreprinderea

de Construcţii Hidrotehnice. Şi aici probleme.

— Dumneata ai fost condamnat. Cum o să intri în port?

— Dar când făceam condamnarea nu eram pe vapor?

— Erai, dar pe mine nu mă priveşte.

Până la urmă m-au lăsat în pace dar la NAVROM am revenit după zece ani, după revoluţie.

Tăcem lung şi în timp ce marea ne leagănă privim cum în întuneric se amestecă stelele şi scânteile.

— Ce faci, Daletari?

— Ce să fac, număr cum mi se scurg milele.

— Şi zilele vieţii, Daletari, şi zilele vieţii.

Imputaţia

Doru M., ofiţer electrician.

…Imputaţia asta am primit-o după Revoluţie. La scurt timp: douăzeci şi cinci de mii de lei era o sumă mare pe atunci. Pe ce am primit-o? Pe nimic. Eram la Rotterdam, traşi pe un canal mai la blat. A venit superintendentul român, un inginer, reprezentantul companiei şi ne-a spus că mâine, la nouă dimineaţa, avem pilot la bord. Deci pilotul nu l-a comandat nava, comandantul, ci superintendentul, adică compania.

— Să ştiţi ca nu putem face manevra decât dacă ni se montează şi reglează regulatoarele de la motorul principal.

Regulatoarele au fost luate, reparate, aduse la bord dar reglarea lor era *obligaţia strictă a firmei.*

— Nu puteţi voi?

— Nici nu putem şi nici nu avem voie.

— Bine, mâine la ora şapte aveţi reprezentantul firmei pentru montaj.

Şi după aia s-a procedat româneşte. La ora şapte nu a venit nimeni. S-a sunat după reprezentantul român care însă nu a răspuns; ştia el ce ştia. La ora nouă a venit pilotul. Comandantul a întrebat:

— Şefu', poţi face manevra?

— Evident că nu.

— Doru, dacă regulatorul nu e bine montat ce se poate întâmpla?

— Apoi, doctore, de exemplu vaporul în loc să o ia înainte poate să o ia înapoi.

Pilotul a venit şi la ora 14. Până atunci nicio legătură cu reprezentantul român. Pilotul a plecat din nou. La ora 18 a venit omul de la firma cu regulatoarele şi a muncit vreo şapte ore. A doua zi au făcut manevra, s-au deplasat spre centru, la încărcare. Şi acolo, în centrul Rotterdamului vine reprezentantul român – făptaşul de fapt – să le ceară la toţi nota explicativă.

— Că ştiţi fac şi alţii presiuni asupra mea…

I-o dau, o fac cu indigo în dublu exemplar, îl pun şi pe el să semneze. Şi cu asta, gata. În ţară, la vapor, inspecţie.

— Ce probleme aţi avut?!

— Nimic deosebit…

— Lăsaţi asta, CINE concret v-a ridicat probleme?

Strâns cu uşa comandantul zice că unul s-a îmbătat, doi nu au ieşit la muncă după beţie…

— Da? Daţi scris!

Celor trei li se desface contractul de muncă. În rest, nimic.

Trece o lună şi Doru primeşte acasă o hârtie de la Petromin cum că prin hotărârea Consiliului de administraţie, avizată de Oficiul juridic i se impută 25.000 lei. Cele două prezentări „în gol" ale pilotului costaseră 1.000 de dolari. Cineva trebuia să-i plătească. Că doar nu o să-i plătească vinovatul! Cei de la vapor au toată documentaţia care îi disculpă. Dar hotărârea fiind executorie trebuie să dea întreprinderea în judecată.

Au fost amendaţi cinci şefi de secţie – de ce ei?

— Că trebuia cumva împărţită vina. Ce legătură avea şeful electric cu incapacitatea reprezentantului companiei – total neclar. Doru ia legătura cu tatăl unui coleg, colonel pensionar de poliţie.

— Trebuie să-i daţi toţi cinci în judecată.

Unul e plecat în voiaj, altul nu vrea să se complice, unul tocmai s-a operat de hemoroizi…

— Poţi să-i dai şi singur în judecată. Cu un avocat bun, câştigi. Dar trebuie să te deplasezi la Constanţa, de

câteva ori (Doru stă la cinci ore cu trenul de Constanţa). E iarnă, frig, zăpadă şi pe urmă, zice colonelul, înseamnă să deschizi conflict cu întreprinderea. Este sinucidere. Până la urmă şi la urmă, dacă îţi faci bube în cap, mâna lungă a întreprinderii tot îţi va veni de hac.

Şi Doru, din puţinul lui, rabdă să i se reţină timp de zece luni câte 2.500

De lei.

Du-te dar la luptă…

„Du-te doar la luptă Pentru ţară mori şi-ţi va da nevasta Un copil din flori”.

G. Topârceanu

Acum aproape douăzeci de ani în gura strâmtorii Bosforului, în evazajul ei spre Marmara a pierit marele petrolier românesc „Independenţa”. Circumstanţele acestui accident, dacă accident a fost, sunt şi astăzi neclare. Petrolierul ancorat regulamentar, cu luminile aprinse, a fost lovit noaptea spre zori de un cargou greu încărcat cu ţevi de oţel ce venea din Marea Neagră, de la ruşi. Ce este straniu este faptul că grecii aveau pe ei vestele de salvare, înainte de coliziune, nu după. Voiau să sabordeze nava? Aveau alţii interes ca România să nu aibă petroliere de mare capacitate? La scurt timp după, nava-soră, „Unirea” un alt megapetrolier românesc s-a scufundat la mare adâncime în golful Varna lovit de o mină… Explozia navei româneşti a scos geamurile la o mulţime din casele de locuit ale Istanbulului, inclusiv vitraliile de la Moschea Albastră. Ţiţeiul ardea la suprafaţa mării chiar şi la o lună după coliziune ca o imensă candelă pentru cei pieriţi. Şi astăzi când treci Bosforul poţi vedea îngrămădirea ruginită de fiare contorsionate, locul unde s-a frânt viaţa la aproape cincizeci de marinari români. Între cei ce şi-au lăsat viaţa la întâlnirea apei cu flacăra, în marea în flăcări s-au aflat şi Brăduţ, un tânăr ofiţer de marină la primul său voiaj pe funcţie, văr bun al cumnatei mele. Constănţean, sportiv, îndrăgostit de apă îşi realizase visul vieţii. Acest vis a fost brutal întrerupt de nedreptatea sorţii şi cum am aflat mai târziu de neglijenţa (numai

neglijenţă să fi fost?) criminală a unora.

Atunci când zvonurile, fricile, speranţele (poate totuşi o fi scăpat cumva...) au încremenit în certitudinea incredibilă a morţii unui om tânăr şi plin de viaţă aflându-mă prin Bucureşti am fost rugat de familie să dau un anunţ mortuar la „România Liberă”.

Cu câţiva ani înainte în cenuşiul cotidianului comunist a apărut o breşă. La unul din ziarele centrale s-a înfiinţat o rubrică de anunţuri, mică publicitate şi fair parturi. Cu textul agreat de părinţii dispărutului, ce aşteptau la Constanţa aducerea corpurilor, m-am îndreptat spre Sala Palatului unde într-o încăpere cu vreo cinci ghişee în rând se primeau diverse anunţuri. Puţină lume.

— Domnişoară, vreau să depun şi eu un anunţ mortuar pentru ziarul de mâine.

— Daţi-mi textul să vi-l calculez...

Dispare, lipseşte mult şi după un timp în golul ghişeului apare EL. Boturi din astea am văzut multe la viaţa mea, după o tinereţe şi maturitate petrecută în comunism nu mi-e foarte greu să-i identific. Şi de ce ar fi greu? Sunt tipici. Amestec de şobolan, nevăstuică şi felină mare sigură de puterea ei. Obrăznicie, prudenţă, duritate toate amestecându-se ca într-un caleidoscop mobil în privirea rapidă, estimativă a tânărului securist. Nu ştie pe cine are în faţă, consemnul lui este „fără scandal”, dar este sigur că orice s-ar întâmpla el va fi deasupra căci el este Organizaţia. El nu este aici ca să aplice legea, orice nătărău este în stare să aplice legea, el este aici ca să impună Linia. El ştie că eu ştiu asta dar nu este sigur că nu a dat peste un nebun care nu acceptă regulile jocului, unul din aceia care tulbură ordinea publică, crează PROBLEME sau poate chiar să o ia pe poteca disidenţei. Sau dacă se află în faţa rudei unui tovarăş mare şi plăteşte el oalele sparte a unei ierarhii care are şi colaterale nebănuite? Orientaţi-vă după situaţie, probabil că aşa i-a instruit tovarăşul colonel. Şi el adulmecă situaţia.

— Dumneavoastră aţi dat anunţul? Nu-l putem primi”.

— Şi de ce mă rog nu-l puteţi primi?

— Anunţăm moartea tragică a tânărului ofiţer de marină în catastrofa de pe „Independenţa”... Nu se poate.

— Bine dar comunicatul despre catastrofa „Independenţei”, inclusiv condoleanţele conducerii de partid şi de stat a apărut sub formă de comunicat oficial în toată presa centrală!

Băieţaşul-bot de viezure încearcă să fie dur dar vede că nu mă sperie. Deşi nu-i în uniformă ştie că ştiu ce hram poartă dar sunt anii în care regimul Ceauşescu vrea să-şi dea cu glanţ de respectabilitate şi pseudolegalitate şi nu agreează scandalurile. După o convorbire vals-hesitation dat fiind că înmormântarea este peste două zile, cedez. Degeaba va apărea anunţul după înmormântare. Deşi îmi este greu să cedez, textul mi-a fost dictat la telefon de părinţii defunctului.

— Bine, renunţ la Independenţa... Scrieţi „Anunţăm moartea tragică într-o catastrofă a tânărului ofiţer de marină...”

— Nici catastrofa nu se poate!

— În ce lege scrie că nu se poate?

— Uite că nu se poate.

— Bine. Anunţăm moartea tragică a tânărului ofiţer de marină...”

A trecut jumătate de oră de pertractări în care el e sigur pe sine chiar dacă driblează şi nu mă ia cum ar face-o cu douăzeci de ani înainte palme, şuturi şi marş la Jilava pentru subminarea ordinii de stat iar eu fac eforturi supraomeneşti să nu-mi explodeze ura, ura faţă de el şi cei care ca şi el, la acelaşi stil mi-au îndrumat viaţa de când am devenit conştient se poate – nu se poate... Ei sunt cântarul şi eu sunt cel cântărit pe platanul lor.

— Nici tânăr ofiţer de marină nu se poate!

— De ce nu se poate? Poate a făcut o apendicită, poate a alunecat pe stradă. De ce nu are voie să moară tragic un tânăr ofiţer de marină?

— Nu aveţi un număr de telefon? Am să văd dacă se poate şi vă comunic.

Circuitele în capul meu încep să zbârnâie. Ăsta vrea un număr de telefon să-l pună sub observaţie. Va inventa el o poveste să mai primească o steluţă pe umăr de la lent la lent major... sau de lent major la căpitan. Nu pot să-i dau decât telefonul fratelui meu. Fratele meu e ginecolog. Îi bagă un alt lent-major o chiuretă în dulap şi uite încă un dosar a unui element subversiv care a vrut să exploateze duşmănos, propagandistic cazul „Independenţa” a fost rezolvat...

Bălmăjesc ceva şi plec. Nu pot să risc pe nimic pielea fratelui meu. Anunţul oricum nu va apărea deloc sau va apărea emasculat. În cincizeci de ani de viaţă cel mai pregnant mi s-au întipărit în memorie botul obraznic-pradent al tânărului „tovarăşul gradul” şi mutrelor celor care la Constanţa în 1960 m-au dat afară pe mine şi pe fratele meu geamăn din UTM când bunul meu coleg de clasă de la Liceul „Mircea cel Bătrân” Constantin a raportat acolo unde trebuie că „bunicii ăstora au fost moşieri în Basarabia” sperând că pentru ăştia doi „adio facultate”. Nu a fost să fie cum spera tov. Constantin. Peste două săptămâni „cel de-al doilea om din regiune” a făcut o hepatită gravă, s-a internat la mama, medic infecţionist, şi am primit carnetele de UTM acasă.

Oricum atunci când nea Nicu şi tanti Leana au fost împuşcaţi în seara de Crăciun mi-am adus aminte şi de „tovarăşul gradul” de la ghişeul „României Libere” şi de colegul meu Constantin şi de alţii...

Anunţul nu a mai apărut. Cadavrele marinarilor români, câte s-au găsit, au fost aduse din Istanbul cu un camion TIR (aşa este mai ieftin); drepturile băneşti ale familiilor au fost furate de partid-miliţie-secure şi restituite numai după revoluţie...

Câţiva ani după naufragiul „Independenţei” comandantul navei cu care navigam, a cărui nume mi-e frică să-l scriu şi acum – apa trece, oamenii rămân – mi-a povestit plângând că a asistat la o discuţie. O discuţie în trei între directorul Navrom, vechiul comandant al „Independenţei” şi cel ce urma să-l schimbe în voiajul fatal

în care a şi murit.

— Vasul nu este apt de voiaj, nu are gaze inerte, poate oricând exploda.

— Nu se discută, este ordin superior de plecare în voiaj.

Cu lacrimi în ochi skiperul meu spunea cu o voce gâtuită:

— Eu ştiu şâtac. Oamenii au murit. Ce să fac?

— Tăceţi domnule comandant. Nimeni oricum nu-i mai învie.

Repatriere

...Eram doctore pe „Buziaş” – navă mare, bună, motor „Schultzer” făcut la japonezi. Am făcut două traversări în America, au trecut şase luni de voiaj. Am cerut cu toţii schimbare de echipaj şi ni s-a promis de către directorul de personal a companiei că da, la Genova. De la Gibraltar toţi erau cu geamantanul făcut. Peste patru zile plecau acasă. N-a fost să fie. Agentul, un tâmpit, mai târziu Petrominul a renunţat la el, a refuzat să se complice cu toate formele paşaportare, avion şi altele de acest fel.

Evident că s-au găsit câţiva agitatori. De ce nu plecăm acasă! Unul a coborât cu bagajele pe cheu. Comandantul a desfăcut mâinile:

— Eu ce vrei să-ţi fac măi băiete, dacă vrei, pleacă. E treaba ta.

Atunci ăla – nu conta pe reacţia asta – a reurcat cu bagaje cu tot:

— Ba rămân la vapor, să-ţi trag muie (făcând cu indexul şi gestul semnificativ al „bielei-manivelei”).

Un ofiţer electrician s-a dus până la Roma, la ambasadă. De la Genova dus-întors plus taxiul până la ambasadă a cheltuit peste suta de dolari. Ăia au fost politicoşi, au spus că vor lua legătura cu Petrominul dar până una-alta să se întoarcă la vapor. Comandantul s-a dus să vorbească cu „ţara Ha telefon şi a luat şi vreo trei reprezentanţi ai revoltaţilor. Când a vrut să le dea receptorul, să vorbească şi ei, toţi s-au ferit şi s-au tras deoparte.

Secundul s-a dus şi a luat legătura cu I.T.E. sindicatul internaţional a celor din transporturi. A venit un italian volubil:

— Sigur, dacă aveţi peste şase luni de voiaj nicio problemă, părăsiţi vaporul, dar lăsaţi totul în ordine, noi punem om în scară cu banderolă şi îl luăm în gestiune.

Când a văzut contractul colectiv de muncă (şase plus-minus două luni) a devenit mai puţin exuberant, mai gânditor, dar a zis că se poate totuşi.

— Apropo sunteţi cu cotizaţia la zi?

— Sigur, nici vorbă.

— Nu aveţi cumva o chitanţă, să-mi notez şi eu. Unde plătiţi la belgieni, în Franţa?

— Noi? La Petromin.

— Care Petromin?

Gest larg cu mâna într-o parte ca la Ceauşescu când venea vorba de naţionalităţile conlocuitoare.

— Pentru noi Petromin nici nu există…

După care a rupt toate hârtiile, cazul nu era de competenţa I.T.F. şi nu prezenta interes.

Între timp unii făcuseră cereri de repatriere date comandantului scrise „tare”, în sictir, cu „tu-vă”.

Când în spatele tău e un colos ca I.T.F…

Acum, simţindu-se cu fundul gol s-au dus să se milogească la comandant să le dea înapoi, să le rupă. În fine de la Geneva s-a mers la Marghera, lângă Veneţia şi de aici direct în ţară că expiraseră actele vaporului.

În timpul ăsta unii numai că nu l-au luat de gât pe comandant.

Ei, în ţară, de unde erau lei au ajuns muci.

A venit la vapor directorul de personal cu hingherii lui. A mulţumit echipajului pentru voiaj (ştim că a fost greu, că aţi depus eforturi) şi apoi s-a luat de derbedei – cei ce au fost la ambasadă (ce, ăia se ocupă de un marinar? Ăia au alte probleme), cei ce s-au dus să controleze convorbirile comandantului cu ţara (chit că invitaţi…), cei ce l-au ameninţat pe comandant.

Noroc că de I.T.F. nu se ştia, nu a turnat nimeni.

Unul din cei mai agresivi, un mălai mare, electrician, leul leilor stătea cu nasul în jos şi i se înnodau lacrimile pe bărbie.

Celui ce a fost la Roma i-au tăiat două zile de la drepturi (şi l-au sancţionat şi pe şeful lui cum că nu l-a sancţionat).

După care au fost chemaţi toţi pe rând la Companie, la judecată şi astăzi nu mai au vapor. Toţi erau lei în voiaj. Şi când a venit directorul de personal (că în voiaj toţi – îl strâng de gât, îi dau muie, să vezi ce-i fac acasă...) unul n-a ridicat privirea sau nu a dezgolit dinţii rânjind buza. Mieluşei e puţin spus.

Iar în voiaj se luau de câte unul care nu voia să facă cerere:

— A, nu eşti cu noi? Lasă că mergem la noapte la tine la cabină şi te omorâm.

Asta a fost tot

...Eram în 1961, cu „Brăila”, era un 4500 tdw. S-a spânzurat ospătarul. Stătea la pupa, cu bucătarul în aceeaşi cabină, pe paturi suprapuse. Cât a lipsit bucătarul şi-a făcut un juvăţ şi s-a spânzurat la înălţime mică, s-a pus în genunchi.

Când a venit bucătarul şi. l-a văzut a leşinat.

Şi-a revenit şi l-a chemat pe comandantul Neguţ care făcea ultimele lui voiaje ca secund. A leşinat şi ăla.

Noroc că aveam noi un marinar care a fost înainte pădurar şi pe urmă gropar. Asta a venit, i-a spus mortului:

— De ce aia mă-tii te-ai spânzurat?

Şi a tăiat sfoara. Şi tot el l-a păzit nopţile. Stătea şi vorbea noaptea cu mortul.

— De ce ai fost prost, mă, de ce te-ai omorât?

Cum eram prea departe de porturi şi era pe atunci un barem privind când şi cum întorci vaporul i-am făcut înmormântare marinărească.

Greutăţi de picioare, înfăşurat în cearşaf, pus pe două scânduri. Comandantul a rostit câteva cuvinte, scândurile s-au înclinat (era la mijlocul vaporului, în tribord). Apoi s-a trecut în Jurnalul de bord. Asta a fost tot.

Mie nu mi-a spus nimeni înainte!

...Nea Niculae era muncitor în Uzina Port. Nevastă, copii, origine beton dar... patru clase. Potrivit politic, nici vorbă, dar cu patru clase nu-l îmbarcă nimeni. S-a dus, s-a zbătut pe la partid, pe la primul secretar de regiune (am şi eu nevastă şi copii, vreau şi eu să mănânc o pâine...); până la urmă, cu chiu cu vai, greu, dar a ajuns motorist. A ajuns pe un 25.000 tdw japonez. Lucra în draci, cu cârpa, lustruia alămurile, ştergea uleiul şi motorina. Altceva nu ştia dar treaba şi-o făcea. Puteai să mergi în ciorapi sau pantofi de oraş prin maşină.

Numai că au trecut vreo două săptămâni de voiaj, au ajuns pe la Ecuator şi Nea Niculae s-a dus indignat la şeful mecanic:

— Eu ce regulez?

I s-a explicat că e pe vapor, că aşa ceva nu există, dar omul muncii foarte indignat:

— Mie nu mi-a spus nimeni înainte!

Căci o fi lucrat el la uzina din port dar pe la vapoare nu mai fusese şi nu ştia cu ce se mănâncă. În fine l-au liniştit şi au ajuns la Singapore unde veneau fetele Pepsi-Cola. Adică veneau ele să facă un ban şi avea fiecare şi un coşuleţ cu şase-şapte sticle de Pepsi, mai vindeau şi o Cola dacă ţinea. Pe vremea aceea fetele erau ieftine, costa doar vreo doi dolari numărul.

Nea Niculae indignat el, indignat de lipsa de „servicii” la bord, dar să dea doi dolari... asta nu. În fine au plătit unii fata să meargă la el (bani aveau) să vadă ce face. Asta intră şi iese urlând. O trimit pe alta dar îi spun să nu închidă uşa.

Intră şi o găsesc şi pe asta înspăimântată şi pe Nea Niculae cu un instrument de măgar, până la genunchi. Oricum Nea Niculae nu a făcut decât un singur drum cu vaporul şi nu i-a priit.

Transfugii

...Ne-au rămas în voiaj doi – ospătarul şi ofiţerul II. Ospătarul a venit la vapor în ultimul moment, chiar înaintea plecării deşi comandantul cerea demult de la

cadre dar ’N-avem, când găsim – vă dăm”. Prezentabil, serviciu ireproşabil, servea cu şervetul pe mână, curat. Lucrase, cică, la marile restaurante. Era la primul voiaj, nu mai fusese pe mare şi lucru absolut straniu ambarcarea şi carnetul de marinar erau făcute nu la Constanţa ci la Bucureşti. Un model de ospătar – prezentabil, elegant. Când am ajuns la francezi a dispărut.

— Unde-i ospătarul să aducă cafelele?

— Nu-i!

— Vardia, ai văzut ospătarul coborând?

— Nu dom’comandant.

După un timp au intrat în cabina lui. Pustiu, nu mai rămăsese nimic.

Aveam telefon instalat la vapor, comandantul îl ştia pe directorul Moise. L-a sunat.

— Dă-l în mă-sa, nu-ţi face probleme.

De obicei când rămâne unul, apar probleme cât cuprinde. Securitate, Poarta Doi, extemporale…

La nemţi a rămas şi ofiţerul II. Ăsta, un exemplu de navigator.

Toate documentele de marş în perfectă stare. Venea în cart cu un sfer de oră înainte. El împărţea şi banii, valuta. A dat înainte să dispară banii la fix, a schimbat şi le-a dat până şi pfenigii, firfireii. La ăsta a fost mai clar, a venit poliţia la bord, să anunţe că dl. Cutare a cerut azil politic şi a adus un bilet din partea lui: „Am rămas datorită persecuţiilor comandantului şi căpitanului, vă muma-n…” Culmea că nu i-au făcut nici comandantul şi nici căpitanul absolut nicio mizerie. La venirea în ţară pentru doiul de punte a venit un locotenent colonel de secure, dă extemporale, fotografiază-i cabina.

— Dar de ospătar nu întrebaţi?

— Ospătarul este misiunea altuia. Eu mă ocupa numai cu acest caz.

Cu ospătarul s-a întâlnit unul din echipaj peste doi ani. Nu în Occident ci în centrul Bucureştiului. Elegant, costum, cravată, ceafa groasă, tuns scurt.

— Nu eşti dumneata Cutare? N-ai fost pe vaporul

Cutare?

Răspunsul – dur, scurt, ameninţător:

— Şi ce dacă sunt? Ce te priveşte? E treaba dumitale? Hai, hai, circulă!

Niciodată nu ştii unde calci şi cine este alături de tine.

Şantier la Mangalia

…Acum după revoluţie cel mai rău e să fii vardie în şantier.

Vaporul e gol, doar câţiva oameni, vine banda să te fure. Tehnica o ştiam de la unul din sat cu mine, care lucra la şantier. Vin de la şantier la vapor un paznic şi un pompier. Ăştia te lucrau. Veneau cu vin şi-ţi dădeau în el romergan. Cădeai ca mort şi ei te lucrau liniştit. Au venit şi la noi echipa asta. Eu ştiam, m-am dus şi am vărsat, dar motoristul era lemn. După ce au plecat ăştia doi m-am dus şi am ridicat scara la bord. Am urcat scara manual că nu aveam curent electric. Dar tipii au vrut să vină la bord cu macaraua. Le-am plesnit o rachetă de semnalizare în macara, imediat s-au liniştit. Dar a venit control, şalupă de la căpitănie.

— Cine a tras rachetă?

— Noi în niciun caz. Le avem la număr.

Că avem plus, blătuit, din rachetele expirate şi netrase.

Pe unul din ăştia de la şantier l-am prins când demonta oala de făcut pâine. Voia s-o facă alambic. L-am legat, l-am căutat de acte (avea buletinul la ciorap), am chemat căpitănia.

Aia nici n-au venit.

— Tu-ţi Dumnezeul mă-tii, te omorâm, te băgăm în sac cu greutate şi te aruncăm la fund.

Până la urmă i-am dat drumul.

Calendarul

Vine, suflând greu, în vizită, Nea Costică.

Deşi mult mai în vârstă ca mine suflă greu pentru că a făcut două tururi de alergări pe punte. Şi barabafta noastră este lungă a dracului…

Vine şi prăvălit în fotoliu se uită cu chef pe un calendar cu gagici primit de la magazinele Bodek Stores din Rotterdam.

Calendarul a rămas pe lunile ianuarie-februarie (acum suntem în iulie), o tipă splendidă, bronzată, cu ochii semiînchişi în lumina răsăritului. Între sâni îi atârnă ceasul meu de mână (cumpărat cu o mie de lei în piaţa Gorbaciov din Galaţi, de la ruşi disperaţi puşi pe comerţ) suspendat pe acelaşi cui cu calendarul.

Nea Costică ia calendarul, îl răsfoieşte temperamental, cu chef, comentând viu:

— Uite asta doctore, asta-i cea mai bună. Astea cu sânii spre umăr urcaţi sus şi într-o parte. Cu ţâţele pe lături să mai încapă o ţâţă între ele.

Mai răsfoieşte, mai comentează şi ajunge în faţa cartonului gol, opac, gălbui de la sfârşitul calendarului.

Un „dead end”, o albeaţă a ochiului.

— Ei, Nea Costică, asta-i pentru noi, viaţa noastră...

Vorbele sunt făcute să ascundă gândurile

Prietenul meu, Foxul stă în comandă şi ajutat de Romică Şoşu face calcule de drepturi în valută ale echipajului. Să-l zădărâm puţin!

— Te dai mândră, ai, că eşti gestionară!

— Fugi de aici doctore, lasă-mă, că am de lucru.

— Tu, care te pricepi aşa de bine la calcule ţi-ai făcut calculul ce faci dacă vii şi găseşti yala schimbată la uşă?

— Fii liniştit, un câine nu pleacă niciodată din faţa măcelăriei decât dacă dă de altă măcelărie. Ori asta e mai greu.

*

* * *

Seară, ne-am adunat câţiva la ultimele cutii de bere ale lui Romică Şoşu (azi e ziua neveste-mii), ceva sucuri... Se joacă cărţi, zădărâm câinele care sare ca nebunul după scobitoarea din gura lui Gică R.T.G. să i-o ia.

Eu mă lupt ca Bobiţă pentru fluturele de plastic de la robinet, zdravăn ros; Bobiţă înţelege că totul e joacă dar o ia totuşi în serios şi pune pasiune. Au trecut şase luni de

voiaj.

— Doctore cred că nu o să te mai recunoască câinele tău.

— Nu, intervine Romică, câinii dresaţi au cea mai lungă memorie. Te ţin minte patru ani. Ori ăsta că e nedresat opt luni te ţine minte.

— Nu-i nimic, Romică, dacă nu mă recunoaşte îi arăt o sută de parai şi să vezi cum întoarce foaia.

— Mai bine sperie-l şi spune-i că-l vinzi să vezi cum dă la pace.

Romică gânditor.

— Doctore parcă văd că atunci când suni acasă se deschide uşa cât permite lanţul interior şi-ţi scoate nevasta pe crăpătură punga de un leu cu pijamaua şi peria de dinţi...

Romică Şoşu reia gânditor: Marea muşcă. Nu-s bune drumurile astea lungi. Nu-s bune din niciun punct de vedere. Mult mai bine drumuri scurte şi dese. Dar şi alea nu-s bune. Marinăria nu-i bună. Te macină mărunt până nu rămâne nimic din tine. Nu-i o meserie bună. Apa e din tanc, alimentele, toate, din cambuză, vechi. Oamenii sunt cum sunt, dacă ai un tâmpit pe cap, cu tâmpitul stai...

*

* * *

Fi o Grande, Brazilia.

Vis-à-vis de staţia de autobuz unde debarcăm de la estacada de pe râu (la estacadă unde neîncarcă cu „ciumafelniţă”: soia, şrot şi altele de astea) e prăvălia a cărei proprietar este un libanez. Blugi, rochii, chiloţi, geamantane, T – shirturi...

Zarganu, timonier fălos intră în vorbă.

Negustorul îi spune între altele că a fost şi el marinar, şapte ani de zile.

Zarganu, mândru:

— Eu sunt de douăzeci şi şapte!

— De douăzeci şi şapte de ani!? Trebuie să fii nebun. Iar dacă după douăzeci şi şapte de ani de navigaţie ai ajuns să cumperi ce se găseşte în magazinul meu, atunci

eşti de două ori nebun.

Bandar Abbas, voiaj de nuntă

— Ia zi Foxule, cum a fost la Bandar Abbas?

— Apoi eram în voiaj de nuntă, stăteam cu nevasta la Constanţa la „Palas”. Şi m-a mânat dracu’ să trec prin port. Şi m-a agăţat Ţache de la personal.

— Bă, Costică, serveşte-mă că te servesc şi eu altă dată...

Ce-i drept, cinstit, m-a avertizat că s-ar putea să stau peste patru luni. Mi-am anunţat nevasta că plec inopinat, pe termen lung şi am plecat la navă, la Galaţi, să încărcăm laminate şi tablă navală. Plecam cu un multifuncţional de 16.500 tdw, „Oituz”. Şi în unsprezece zile am ajuns în Golful Persic, la Bandar Abbas, în Iran. Era pe vremea războiului dintre Iran şi Irak. În rada mare, 120 de nave! Afară, la soare, 56°C. Am stat acolo şase luni. În şase luni am făcut numai două drumuri până la Dubai să facem, plinul de whisky pentru contrabandă (oficial ni se terminase apa). Oamenii au înnebunit de căldură şi plictis în aşa măsură că deşi mişunau rechinii au coborât scara la apă şi făceau baie. De descărcat marfa nu descărca nimeni. A venit ambasadorul de la Teheran, chipurile să aranjeze lucrurile, a mâncat, a băut, a dansat gol pe punte, a luat şi în traistă alimente şi a plecat.

A venit unul din ţară de la Navlosiri, a mâncat, a băut, a cumpărat aur (că era cel mai ieftin aur din lume acolo), a promis şi a plecat. Toţi să-şi facă sula mare şi treaba tot pe loc.

A aranjat comandantul să descarce echipajul – 135 parai de căciulă. Se descărca la barje de 600 – 800 tone. Lucrai două-trei zile, stăteai trei săptămâni. Era prea cald. Se lucra noaptea. Cei ce lucrau jos, în magazie, din cauza căldurii vomitau. Permanent li se cobora apă de la gheaţă, din cambuză. În şlapi de cauciuc nu puteai umbla pe covertă. Trebuia pantof. Ca ocupaţie principală – se bea. Şi se circula prin radă de la navă la navă. Cică pentru a împrumuta filme pentru aparatul de proiecţie. De fapt ca să mai vezi oameni. O dată, noaptea, ni s-a desprins barja

şi a pornit vagabondă prin radă. Parâmele cu care era fixată la navă la prova şi la pupa n-au fost bine voltate, s-au desfăcut. Noapte! Eu l-am anunţat pe căpitan. Pe comandant nu l-am trezit că era bolnav de inimă şi dandanaua cu barja era groasă a dracului.

— Luaţi barca şi încercaţi să anunţaţi autorităţile portuare!

De luat legătura prin radiotelefon, nici vorbă. Fiind o sută douăzeci de nave în radă radiotelefonul era blocat de o babilonie de mesaje, bruiaje, bancuri. O sută douăzeci de echipaje care înnebuneau!

Am făcut două ore şi jumătate până în port, am luat remorcher, am legat barca noastră la pupa şi cu un reflector am găsit barja noastră înainte să se producă vreo nenorocire. Că o barjă dezlegată nu stă pe loc. O duc curenţii. Marea e de fapt un ansamblu de râuri. Am plecat pe la zece noaptea iar dimineaţa barja era legată. Secundul, când a văzut că s-a rezolvat a scos o ladă de bere pentru toată „echipa de intervenţie”.

La prânz s-a sculat comandantul, a venit:

— Ce-i aici?

I-am spus.

— Ei, dacă e aşa mai dau eu o ladă.

Şi uite aşa am ţinut-o până la zece seara.

Voiajul ăla a avut cel puţin doi păgubiţi. Unul era comandantul. La Dubai s-a chinuit vreo cinci ore cât am stat (că stăteam cu ora, nu cu ziua) să sune acasă. Acasă, datorită diferenţei de fus orar, noapte. Suna, suna şi nu răspundea nimeni. Când a ajuns acasă a şi divorţat. S-a lăsat de altfel şi de navigat, s-a dus la platformele petroliere.

Iar o altă victimă a fost un motorist care nu s-a debarcat după cele şase luni de radă pe „Oituz” ci a continuat voiajul. Există şi indivizi din ăştia. În continuarea voiajului au încărcat şrot din India pentru Nord. Asta făcea corăbii artizanale şi scotea ceva bani. Şi-a luat tot felul de scule şi muzici, dar strânsese şi 1500 de parai. La una din escalele din Nord a adus o curvă la bord. S-a matolit, aia a

făcut o mică percheziţie, a găsit paraii şi dusă a fost.

Foxul se opreşte, face o pauză şi citează din piesa lui de suflet, atârnată şi pe peretele cabinei, „If” a lui Kipling:

„De abia după ce pierzi totul poţi spune că eşti om”.

O fi vaporul puşcărie dar nici chiar aşa, pe faţă

Din povestirile lui Bendrea marinarul:

...Eram la pescării şi aveam un bucătar care „nu le avea”.

Făcea numai sosuri şi sosuri albe, din alea de te taie la stomac. Şi s-a revoltat echipajul. Era echipaj mare la pescării, optzeci de oameni. S-a făcut şedinţă, mai ales că domnul comandant ţinea cu bucătarul; în general comandanţii ţin cu bucătarii.

Şi ăsta se apucă şi spune:

— Ce dom'le, eu am gătit la două mii de oameni şi nu am avut nicio panaramă! Nu ca aici, la vapor.

Atunci şi comandantul:

— Unde ai gătit dumneata la două mii de oameni?

— La Poarta Albă!

Puşcărie mare, Poarta Albă.

Ei aici i-a sărit ţandăra până şi comandantului.

— Ia treci tu în covertă la maţagon! Care din voi ştie să facă pâine? Care din voi ştie să gătească? O fi vaporul puşcărie, dar nici chiar aşa, pe faţă.

Rechinii

...Eram pe Avrămeşti” un multifuncţional de 15.000 tdw.

Mergeam spre ţară şi pe la Pierim, la intrarea în Marea Roşie prin strâmtoarea Bab el Mandeb ni s-a terminat făina. Şi chiar acolo, la intrare, în sudul Mării Roşii era ancorat (că nu voiau să vină în ţară până nu vopsesc castelul) „Focşanii”. Skiperul lor se cunoştea că skiperul nostru aşa că au vorbit să ne dea şi nouă doi saci de făină, să ne ajungă până acasă. I-am găsit pe lângă Hoddeidah, la ţărmul Yemenului. Am lăsat barca la apă şi ne-am dus vreo şase-şapte inşi la „Focşani”. Am lăsat sacii cu făină cu socarul în barcă, unul din socare s-a rupt. Noroc că făina pluteşte, că face coaje. Am recuperat sacul,

l-am băgat în barcă numai că treaba s-a lungit că toţi şi-au găsit cunoştinţe şi frenzi pe navă. Şi dă-i la băut... Era un fel de hulă care s-a pus oleacă mai tare şi a rapt socarele de la prova şi pupa bărcii noastre de salvare.

Căci apa mării, doctore, nu e niciodată imobilă. Ne-am prins când barca era la trei-patru cabluri, câteva sute de metri. Şi în momentul ăla văd un ofiţer mecanic doi de la noi, de pe Avrămeşti”, cum lasă un socar gros la pupa, se lasă uşor pe el şi o ia înot. Toată lumea s-a adunat la pupa. Că Marea Roşie e plină de rechini. Şi vreo şase-şapte dihănii se vedeau cu ochiul liber. Omul părea să aibă experienţă cu rechinii că nu a sărit direct în apă, să facă şoc, să-i atragă ci s-a lăsat pe frânghie. Înota craul şi cei de la „Focşani” făceau deja la pupa pariuri: îl ajung, nu-l ajung. Căci vreo două dihănii au pornit în direcţia lui. Oricum mecanicul doi a ajuns în barcă, s-a săltat în ea, a pornit motorul şi a adus-o la bordul navei. S-a legat din nou. Când a fost iar pe „Focşani” şi skiperul de pe Avrămeşti” şi cel al „Focşanilor” să-l omoare, că ei răspundeau la o adică. Omul, tip echilibrat, meseriaş bun făcuse o chestie greu de înţeles. Cu atât mai greu de înţeles cu cât în ziua aceea primise şi telegramă că îi născuse nevaste un copil de 3500 de grame. De ce îşi riscase viaţa? Simplu:

— Dom comandant, mă iertaţi, am uitat complet, dar complet că suntem în Marea Roşie.

— Dar dacă e aşa atunci de ce nu ai sărit ci ai folosit socarul să cobori pe el?

— Niciodată nu sar în cap că nu suport.

Când s-a prins în ce s-a băgat din distrat ce era omul a făcut un şoc.

Şi a stat aşa şocat, năuc la minte, două zile.

Numai că doctore, povestea noastră cu barca nu s-a terminat aşa uşor. Când am luat-o înapoi, brusc am observat că barca se umple cu apă. Era mai mult de jumătate de barcă plină cu apă. Pluteau grătarele!

— Ia vezi ce se întâmplă!

Sărise dopul de la pupa.

— Pune bă călcâiul! Că dopul se pierduse.

Am pus călcâiul dar presiunea era mare, pentru că în barcă erau şase oameni şi doi saci de faină. Dădeau ai noştri apa afară dar tot intra. Am ajuns până la urmă la navă, dar greu. Zece – cincisprezece minute să mai fi durat şi dădeam de dracu'. Când am tras barca cu graiul la post curgea apa din ea ca la balamuc…

Două sute de guldeni

La masa de seară mă abordează Nea Costică, şeful electric:

— Doctore, vreau şi eu o consultaţie.

— Nea Costică, pentru secretarii de partid oricând şi cu dragă inimă. Îl invit la mine. Vodcă Popokelvis (doi dolari litrul în Brazilia), Pepsi Cola. Lifel

— Doctore, azi m-am tăiat la deget. Şi a curs sânge mult, gros şi negru.

— După suflet, Nea Costică, după suflet.

— Lasă asta. Nu e bine, nu e sănătos. Nu poţi să-mi dai afară nişte sânge?

— Nea Costică, pot orice. Dacă vrei iau şi gâtul!

După care ne îniănţuim în bârfa de vapor, o plăcere… crescendo în povestiri, afect, umor.

…Eram pe Prahova, un jaf de vapor, o ruină, petrolier cu motor MAN românesc, tot timpul se strica ceva, tot timpul eram în maşină, ce aveam timp să stau ca aici de poveşti cu paharul în mână…

Vapor care făcea de la Constanţa la Bosfor nu paisprezece ore ci două zile… Şi mi s-a schimbat ajutorul, ofiţerul electric, că ăla vechi avea o treabă la uscat şi a rămas jos. A venit unul pe care nu-l ştiam dar l-am primit bine, era omul meu, chit că mare lucra nu ştia. Toată ziua era la mine, bea cafele. Cafeaua era de la mine. Ajungem la Istanbul, se face export.

— Nu faci domnule export?

— Nu că n-am făcut rost de dolari, vin de la Sibiu, am stat acolo două zile, am tot încercat, n-am putut face rost.

Bine, trece Istanbulul, vine Suezul.

Eu eram în maşină, lucram, că tot timpul cădea ceva

şi mă sună unii „nu faci export”? Cum să nu, mă înscriu prin telefon şi mă duc în cabină să iau banii. Aveam 200 de guldeni olandezi (peste 100 de parai) şi 50 de dolari.

Dolarii îi aveam asupra mea că voiam să-i schimb în hârtii de câte zece; guldenii erau în sertar. Trag sertarul, au dispărut. Eu însă aveam seriile de la bancnote. Exportul îl făcea căpitanul. Mă duc la el şi-i spun:

— A făcut cineva export în guldeni?

ăla, ezitant:

— Sunt vreo şapte-opt cu guldeni.

Uite, zic, arată-mi şi mie banii că mi s-au furat două sute de guldeni şi am notate seriile.

Ăsta era bara-bara cu hoţul că n-a vrut, a refuzat:

— Dacă ai văzut la cineva guldenii şi ţi-ai notat seria lor şi acum vrei să-l

Acuzi?

Am vrut eu să mă duc la comandant dar până la urmă am renunţat. Iar căpitanul s-a grăbit să depună imediat banii.

Şi ajutorul meu a primit export too much. O grămadă.

— Parcă ziceai că n-ai bani, că n-ai făcut rost de dolari?

— Ei, ziceam eu aşa, ce sunt obligat să declar câţi bani am?

Pe urmă am aflat că la plata exportului (fusese unul de faţă) nu au fost decât două hârtii de câte o sută de guldeni. Ăla care mi-a povestit s-a şi mirat:

— Uite dom’le sunt şi guldeni aici.

Dar i-a bătut Dumnezeu pe toţi. Căpitanul, care îi era ori complice ori l-a acoperit, a căzut la următorul voiaj. Şi l-au bătut ăia de la Poarta Doi că avea în cap numai coarne şi brazde.

— Dar hoţului, chiar nu i-ai făcut nimic?

Nea Costică zâmbeşte enigmatic:

— Ăla a avut necazuri mari şi până la urmă l-au dat afară din Navrom.

Velierul

…Eu sunt contra obiceiului de a scoate timonierii pe

covertă şi să rămână numai ofiţerii în cart. Nu că adoarme sau nu vede. Dar sunt situaţii critice când ofiţerul stă cu ochii fixaţi în binoclu iar timonierul face manevre. Nu poţi să te împarţi. De exemplu închipuie-ţi că într-o evitare tu faci banda dreapta şi ăla o face similar, adică banda stânga.

— Ai fost în vreo situaţie critică?

Ochii i se fac mici, se rataţinează şi zâmbeşte totodată, ceva între frison şi zâmbet. În niciun caz nu are chef să povestească ceva. Dar timpul la vapor e lung şi în final „îl mulg”.

— Era să dau la fund un velier. El era idiot, ori erau cu toţii beţi ori a fost vreun tâmpit care a moştenit de la tat-su un velier fără să ştie ce înseamnă asta... Oricum eu sunt obligat să îl feresc, eu sunt profesionist şi ăştia amatori. Un cuter, cam cu trei persoane. Între insulele Canare. Mergea paralel cu noi, de vreo patru ore. Şi deodată, când mai-mai să intre în umbra noastră, la vreo milă a făcut bandă stânga să intre la Las Palmas. Ori era beat ori nu ne-a văzut. Nu-mi pot explica. Am simţit că am să cad în genunchi. Priveam la el şi nu puteam să cred ce văd. Îngrozitoare era decizia – ori făceam bandă dreapta şi îl zdrobeam cu pupa ori bandă stânga şi îl plesneam cu prova. Tentaţia era să faci bandă dreapta. Norocul meu era că a urcat în comandă skiperul; că timonier nu aveam. Am răcnit.

— Bandă dreapta!

Omul a ezitat, a întrebat.

— Eşti sigur?

— Dreapta!

Şi a făcut.

Eram cu o barabaftă imensă, mineralier. Am trecut razant de el, cu bulbul, cred că putea să-l atingă cu mâna. Atunci cred că ne-a văzut, când a depăşit prova a aprins toate luminile. Simţeam că sunt gata să mor. Dacă îl băgăm la fund nu afla nimeni, era noapte, el era de vină (pe de altă parte el e amator şi eu de meserie, eu trebuie să-l feresc) dar cum mai puteam să trăiesc? Acum când văd

un velier parcă îl văd pe dracu' îmbrăcat nemţeşte. Eram şi ofiţer trei, relativ tânăr şi nou în navigaţie... Depinde de om. Am destui colegi care au băgat la fund bărci şi veliere fără lumini. Nu cred că mint, cu aşa ceva doar nu o să te mândreşti.

Unul chiar la ieşirea din Gibraltar, în Atlantic. S-a auzit o bufnitură puternică şi apoi la pupa ceva în flăcări.

— Nu s-a întors să vadă?

— Dacă treaba devine oficială ajunge la tribunalul de la Haga. Şi în marină există ceva în sensul „La limita evitării oricărui pericol". Orice ar face altul şi tu eşti vinovat. Aşa că o lasă să curgă.

Pomana

Duminică, 26 ianuarie. Azi „Nea Nicu" Ceauşescu ar fi împlinit 74 de ani. La masa de prânz celor doi întârziaţi – eu şi şeful mecanic – Mihai ospătarul ne aduce pe lângă ciorba de burtă şi câte o bere.

— Ce-i asta?

— Pomană.

Şeful se înroşeşte de indignare.

— Bă, Mihai, lasă bancurile astea!

De fapt este realmente o pomană, umbrită de o coincidenţă haios-sinistră. Unuia din ajutorii mecanici de la maşină i-a murit mama acum şase luni. A pregătit o oală mare de cafea şi câte o cutie de bere pentru fiecare. Tradiţia este tradiţie. Şi în adevăr reuşeşte să pomenească. Nu pot să nu mă gândesc la femeia aceea necunoscută mie şi la fiul ei.

Dar ce coincidenţă!

Avem pe navă şase sau şapte foşti secretari de partid.

I-am sugerat lui Mihai ospătarul – şi prin el secţiei bucătărie – să facă pentru ei câte o colivă mică.

Traversada

„Răbdarea, este suprema rugăciune, v Buddha

De fapt puşcăria este pedeapsa cu monotonia pe care comuniştii au perfecţionat-o până la deprivare senzorială. Ori traversadele sunt un fel de deplasare care senzorial amintesc strigătura „tot pe loc, pe loc, pe loc". Te mişti pe

hartă, în faţa ochilor este însă mereu acelaşi peisaj. Falsă mişcare în fals spaţiu.

„Enormul cerc al cărui centru permanent suntem, fără albeaţă de velă sau firicel de fum. Înăuntrul acestui deşert calm oceanul pare o maiestate fără obiect.

Maiestate fără obiect, iată percepţia oceanului în traversadă în călătoria lui Blasco Ibáñez în jurul lumii.

Monotonia spaţiului circular, sandvişul între apă şi cer în care vaporul tău este mereu în centrul ideal.

Egocentrism în uniformitate. Ce îţi rămâne este schimbul zilei cu noaptea, cele trei mese şi cele două carturi. Punctele de sprijin din vizuale devin temporal anunţate şi intri în legănarea regulată a ritmului lor.

De aceea mâncarea este aşa de importantă. Întrucât ea este acum materializarea stâlpilor evenimenţiali ai existenţei.

Apă, apă, apă. Cum navigi întotdeauna într-un cerc vizual viaţa devine o „încercare” şi o „încercuire”.

Există oameni ce au trăit o viaţă pe mare şi au făcut elogiul rutinei, monotoniei ca o virtute a sufletului. Unul dintre aceştia este un căpitan de cursă lungă devenit unul din marii scriitori ai lumii – Joseph Conrad. Foarte mulţi medici au devenit scriitori, figuri majore ale literaturii universale. Conrad este singurul comandat de cursă lungă din lume care a reuşit această performanţă. Iată părerea sa despre monotonia pe mare:

„Rutina vasului este cel mai bun leac pentru durerea din suflet. Ea aduce cu sine o linişte sănătoasă şi bucuria unei zile pline, frumos rotunjite; pentru că în viaţa unei corăbii fiecare zi se închide ca un cerc printre alte cercuri adunate în orizontul arcuit al mării. Zilele sunt toate mândre de asemănarea lor una cu alta aşa cum marea însăşi e maiestuoasă în monotonia ei. Cine dispreţuieşte rutina de pe vas nu ştie de fapt să iubească nici marea. Pe mare zilele, săptămânile şi lunile se pierd în trecut cu mai mare repeziciune decât oriunde. Ele pier în urmă ca spuma uşoară de aer spartă de învârtejirea dârei lăsate de corabie”.

Pentru mine însă monotonia este stress. Pentru mine traversada este totalitară. „Elementul demonic al societăţii totalitare este uniformitatea” (G. Liiceanu).

Ce soluţie ai dacă nu eşti din acei fericiţi ce ştiu să descopere euritmia în monotonie? Trebuie să ştii să-ţi construieşti alt ritm.

Sau să fii din acei de pe vapor ce poartă pe umeri răspunderi grele – comandant, şef mecanic, căpitan – şi care ştiu ei ce ştiu, căci de multe ori fiecare are scroafa mai mult sau mai puţin moartă în cocină; vaporul românesc navigă în condiţiile bolnavului cronic mereu în condiţii de decompensare.

Un ansamblu de catastrofe amânate.

Iar dacă nu ştii să-ţi construieşti un ritm sau nu eşti din cei preocupaţi de povara răspunderii, ei, atunci vei afla pe deplin blestemul traversadei.

Pacientul

În timp ce stau comod în comandă ascultând „Europa liberă” apare agitat nostromul.

— Haideţi dom’doctor, e unul de pansat.

Am ştiut instinctiv despre cine este vorba. Nici azi nu a urcat în comandă să-şi facă treaba de timonier. La ăsta beţia ţine zile întregi. Iau spirt, vată, faşe. În cabină – tocmai strângem lucrurile pentru plecare, în curând după şapte luni ne trimit acasă – un aspect intermediar între un magazin prin care au trecut hoţii şi interiorul căruţei cu coviltir a unui ţigan nomad, unul decăzut şi între ai lui. Pe masa joasă, pe linoleumul podelei, cutii de bere şi sticle de băutură. Cu două săptămâni în urmă îmi explicase „Comunismul a fost bun dar greşit aplicat”. A fost bun căci – în capitalism – chit că e un excelent marinar – nu mai era de mult în flotă.

Ochii răvăşiţi şi detaşaţi de toate cele, părul murdar şi vâlvoi. O aură diavolească. Barba e ciufulită, în smocuri.

Azi echipajul a fost scos să prelucreze puntea dar nu prin ciocănire, cu maţagonul, ci cu turbina. O greşeală căci valul stropeşte puntea. Curent electric şi apă. Până la urmă a apărut o flamă şi a topit firele. Curentul este de

220 V dar când eşti ud leoarcă... Şi pe deasupra şi beat! Până la urmă în împrejurări neclare ăsta s-a ales cu o brazdă în cap. Arătă ca o vită lovită cu ciocanul înainte de sacrificare. Lent, dezorientat. Îi dau cu spirt prin părul răsfrânt, atent să nu mi se urce păduchii pe mâini. Că aşa cum arăta nu se poate să nu aibă păduchi. Nostromul, care m-a chemat este speriat.

— Am mai plătit eu pentru accidente de muncă. Ăştia (comandant şi căpitan) sunt cretini. Asta nu-i vreme de lucrat pe covertă. Când plouă, când stă. E un fel de pielea... Strică şi miniu şi vopsea. Dacă aş fi comandant instructor i-aş pune să o plătească. Asta-i o aiureală!

În ce-l priveşte pe nostrom nu poţi şti niciodată dacă e beat sau treaz.

Salvare pe mare

...Ăsta era motorist. I s-a umflat un coi. Aveam la bord asistent medical. I-a dat ceva medicamente. S-a simţit mai bine şi pe urmă s-a îmbătat. Voia să bea cu ofiţerul cu care făcea cartul. Ăla i-a dat o sticlă de „Napoleon" şi l-a expediat:

— Îţi dau la pachet, n-ai decât să-ţi dai în cap!

Până la urmă motoristul şi-a dat în coaie, că s-a agravat, avea dureri. Comandantul, un pistolar, care nu ştia engleză de niciun fel, sub presiunea echipajului a admis să dea un SOS. Eram la trei sute de mile de coasta Irlandei, pe mineralier. Mai întâi a venit un avion, s-a rotit de trei ori deasupra noastră, probabil stabilea poziţia exactă. Şi după el a venit un elicopter mare, militar. Aveam pe punte găuri de aerisire de la magazii cu trompe, nu putea coborî pe capace. A lăsat un cârlig, de care era atârnat unul în combinezon pătat de luptă; a legat de cârligul ăla, în hamuri, pe cel cu suferinţa cu câteva ţoale într-o boccea (buful l-a lăsat la vapor) şi o dată l-a săltat sus. Şi dus a fost.

Vama neagră!

...Aveam noi un ospătar tătar. La două zile de la plecarea din Constanţa face ăsta o criză de abstinenţă la alcool, o criză de sevraj, delirium tremens. Tremura din tot

corpul, se agita şi avea vedenii, vedea animale mici şi încerca să le calce cu piciorul. Pe la trei dimineaţa a năvălit peste unii şi i-a anunţat terifiat că a venit „vama neagră”. Avea optzeci de dolari, o hârtie de cincizeci, una de douăzeci şi una de zece şi le-a înghiţit urgent ca să nu-l prindă.

A fost legat, tratat şi şi-a revenit.

Peste trei zile şi-a recuperat din oală dolarii intacţi.

Numai hârtia de zece, de deasupra (că a înghiţit dolarii toţi odată, împăturiţi) era puţin decolorată.

Educaţie sanitară

5

Pe vapor am trei tipuri de obligaţii profesionale: curative, profilactice şi educaţie sanitară. Intră în normarea timpului meu de lucru.

La întoarcerea din fiecare voiaj dau o listă fictivă de conferinţe susţinute pe teme medicale. Dar sunt şi oameni care iau această activitate cât se poate în serios.

1991, „Callatis”.

Sunt chemat la comandant.

— Doctore, ar fi bine să aduni echipajul şi să-i ţii aşa, o şedinţă, folosind cuvinte cu multe consoane, chiar dacă nu ştii ce înseamnă. Aşa un fel de tartric, martric, ceva cu multe „r”-uri, aşa, ca să nu înţeleagă dar să li se încreţească pielea, să îngheţe păduchii pe ei. Am avut eu un asistent medical şi i-am scris o conferinţă, nu a înţeles din ea nimic, nici el şi nici ei, cu multe cuvinte din astea, dar când a terminat-o erau complet năuciţi şi cu ochii rotunzi.

Să se ferească de boală şi în general, aşa, să nu facă... să nu facă nimic.

Eu însă hotărât nu am vocaţie de propagandist al sănătăţii.

Tot domnul comandant săracul...

Se ţine „şedinţă cu întregul echipaj”, citirea în comun a regulamentului de la bordul navelor. Este adus, sculat din somn, după o noapte de cart şi ofiţerul de punte să-şi aducă prinosul zeiţei Şedinţa.

Sunt obligat să iau şi eu cuvântul.

Vorbesc despre riscul petelor de ulei pe metal, pe covertă, le citesc ceva despre sifilis… Amintesc şi faptul că orice convieţuire comunitară este o formă de promiscuitate, inclusiv comunismul. Prestaţie neconvingătoare.

Domnul comandant ia cuvântul şi trece la probleme medicale practice. Le recomandă la toţi onania, mai pe româneşte labă.

— Vedeţi câte nave sunt aici în radă? Toate meridianele.

Şi când te duci la curve şi o pupi pe gură pupi în sulă toate meridianele.

Apoi te duci acasă şi toată familia pupă meridianele, intră în clubul Meridian.

Şi tot domnul comandant face şi psihoterapia:

— E câte unul încuiat la o singură pizdă şi înghite că n-are ce face… Dobitoc. Doar nu m-am născut ca tine atârnată de gât, ne leagă doar o hârtie nenorocită.

E câte unul care pleacă, AIA vine cu camionul, ia tot din casă, vinde, cheltuieşte tot cu clopotarul şi apoi vine în genunchi, când se întoarce prostul din voiaj – iartă-mă. Şi sunt proşti care iartă. Fiecare ştie ce lasă acasă şi trebuie să ştie clar ce vrea pe mare. Numai prostul se zbuciumă.

Inspecţie la cabine în fond „castelul”, partea locuibilă a vaporului, nu este decât un cămin de nefamilişti dispus pe verticală în care se locuieşte de sus în jos în funcţie de piramida puterii. Comandantul stă la cucurigu, ofiţerii mai jos, echipajul şi mai jos. Un cămin de nefamilişti care pluteşte pe bidoane.

Controlul igienic la cabine este o prerogativă a comandantului. Nu e casa ta, e cuşca de melamină a statului.

Există păreri că acesta este momentul preferat pentru unii comandanţi. Pot să vadă ce învârţi în interiorul cochiliei tale de placaj (palmelaminat), ce citeşti şi dacă au noroc dau şi peste un jurnal personal de-al tău.

O operaţiune ce deschide perspective mari şi vagi

totodată.

Ce deliciu să-i inspectezi omului casa. Care-i deosebirea între inspecţie şi percheziţie… Dacă ai puţină imaginaţie…

Comisia de inspecţie igienică cuprinde pe comandant, şef mecanic şi pe mine.

Mă simt jenat, nu ştiu de ce procedura îmi aminteşte vag inspecţia din lagărul de concentrare. Începem de jos, de la vulg.

La unul din motorişti peretele este tapetat cu fete goale şi alături arde o candelă. Comandantul are mingea servită, tocmai bine ridicată ca să dea o bombă.

— Cum se leagă una cu alta?

Şi dă, băgându-şi delicat degetele în fanta dintre microposter şi perete să-l rupă.

Eu:

— Lăsaţi dom'comandant că nu suntem la inspecţie la internatul de la liceu.

Degetul se opreşte, ezită să rupă, aştepta probabil să fie stimulat, să dea pe altul, nu să fie frânat, aşa că renunţă.

Urcăm la nivelul punţii principale, la apartamentul mecanicului unu – funcţie mare, şef mecanic adjunct, echivalentul de la maşină al căpitanului. La ăsta în dormitor 38°C. Mori! Caloriferul merge în draci.

Comandantul se încruntă:

— Cum poţi să rezişti?

Eu:

— George, eşti liber să faci cum vrei dar să ştii că Dumnezeu a scos testiculele afară din corp, la pungă, că la *37°* nu le prieşte. Să ştii că la temperatura asta le cloceşti. Să nu ai surprize acasă.

Toată hinghereala din cursul dimineţii privind curăţenia vaporului şi inspecţia la cabine a trecut în plen (comisie!) pe lângă o pată mare de sânge uscat pe perete, pe lângă scara ce urcă la puntea bărci. Este lăsată de bucătarul beat tăiat la degete în timp ce ne făcea masa. De beat ce era se sprijinea de pereţi, balustrada nu-i ajungea.

Cum stă cam de trei săptămâni acolo nimeni nu mai observă pata. E de-a noastră!

Val-vârtej

Am privit fascinat ore întregi cununa de horbotă a apei spiralate (nu numai spumă ci apă clar învârtoşată în cele mai curioase linii de forţă), la etravă, în bucle ce îmbracă îmbinarea corpului navei cu marea. Mi-a rămas acest „cui” vizual dimpreună cu arhitectura câmpurilor de bule ce străbăteau ca nişte vine marmora apei, creând contrastul şi câmpul de profunzime.

O atracţie a ochiului, nu o precumpănire a spiritului.

O atracţie şi pentru alţii de vreme ce româna conţine acea sintagmă pe lângă care am trecut până atunci indiferent, fără a-i descoperi frumuseţea şi sensul fizic: val-vârtej.

Şi iată că citindu-l pe Gombrich aflu că ceea ce îmi fascina ochiul fascina cu secole înainte unul din cele mai originale spirite ale omenirii, Leonardo da Vinci. Mişcarea în apă şi în aer deţinea în preocupările lui Leonardo o poziţie cheie; alături de pictură este singurul subiect cercetat sistematic în însemnările sale. Caracteristic pentru Da Vinci este interesul pentru mişcările de rotaţie şi vârtejuri. La sfârşitul vieţii preocupat de Potop şi Sfârşitul lumii lasă o serie de imagini absolut fascinante.

Pentru a descrie curgerea apei Leonardo foloseşte 67 de noţiuni. Varietatea vârtejurilor îl pune la o încercare şi mai grea. El a căutat să explice fizic fiecare vârtej în parte.

Este un ciclu obsesiv asemănător celui al vederilor cu muntele Fuji a lui Hokusai în care bătălia se dă pe tărâmul cuvântului căci la Leonardo cuvântul se află des în frunte în competiţia dintre cuvânt şi imagine.

„Prin natura lor toate lucrurile doresc să-şi păstreze fiinţa. Forţa este completă şi întreagă în totalitatea ei şi în fiecare parte a ei. Forţa este o calitate nematerială, spirituală, o putere invizibilă ce este conferită prin violenţă accidentală tuturor corpurilor dincolo de tendinţa lor naturală.

...Ea aleargă furioasă spre pieirea ei, întârzierea o

întăreşte şi viteza o slăbeşte. Ea trăieşte din violenţă şi moare prin libertate… O putere mare îi dă o mare dorinţă de moarte. În furia ei goneşte tot ce stă în calea distrugerii ei…

Ea sălăşluieşte în corpurile aflate în afara căii şi folosinţei lor naturale”.

Vânturile – valurile, val – vârtej.

Bord

Medic de bord. Este noua mea funcţie înscrisă în carnetul de marinar.

Dar ce este bordul?

Curiozitatea mi-o satisface Dicţionarul marinăresc. (Iliemanole – Editura Albatros 1982).

Bord – Partea dreaptă sau stângă a unui mijloc de navigaţie şi Nava considerată ca locuinţă a celor îmbarcaţi.

Originea cuvântului este francică (limbă precursoare francezei) şi vine de la bord – scândură.

Cuvântul a apărut în secolul XII, mai exact în 1112 în descrierea călătoriilor Sfântului Brendan. Sfântul, călugăr irlandez care a trăit între 484 – 577 a întreprins mai multe călătorii pe mare cu scopul de a evangheliza păgânii. A vizitat cu certitudine insulele scoţiene şi se pare că a ajuns până la ţărmurile Americii de Nord.

Culmea este că ambarcaţiunea Sfântului nu avea corpul de scândură ci era construită din piei de bovine întinse pe schelet de lemn.

Celebrul călător modern Tim Severin a reeditat călătoria lui Brendan spre ţărmul Americii pe o navă astfel alcătuită.

Tot în secolul XII a apărut şi celălalt derivat etimologic a scândurii francice – bordelul, casă mică din scânduri şi din timpul acela loc de perdiţie (sens ce se va încetăţeni mai ales din secolul XVI).

Şi tot de la bord la anglo-saxoni a apărut border-frontiera. „Bordul” marinăresc este de toate la un loc, un cocteil în care scândura e înlocuită de tabla de oţel, bordelul e viaţa zilnică iar frontiera o simţi permanent. Căci între navă şi mare este o înfruntare. Bordul traduce

concepţia autarhică a navei într-un mediu lichid ostil.

O denumire dată de asediaţi.

Black gang

Black gang este pe româneşte vama neagră.

Visul urât al oricărui marinar. Ăştia nu sunt vameşi sunt autopsieri. Ăştia ori mor ori găsesc ceva. Vama vămii.

Vama neagră e „cea mai neagră” la englezi.

În timp ce şeful lor, un individ distins cu părul alb bea o sticlă de whisky cu comandantul la careu, cei zece blackmani se răspândesc pe vapor.

— Din oamenii mei cel puţin şapte sunt delincvenţi cu experienţă. Unii încă îşi ispăşesc condamnarea.

Un fel de condamnare la locul de muncă. O fi marinarul român isteţ dar ăştia sunt borfaşi de meserie gata să facă totul să găsească. Periodic vin să raporteze despre pradă. Au demontat o stivă imensă de apă minerală, cutii grele, multe, ca să găsească în ultima, după multă muncă şase sticle de cocârţ. Un mecanic văzând că vine black gangul a astupat chiuveta, a golit toate sticlele de vodcă în ea şi a băgat înăuntru o pereche de şosete curate. N-a ţinut. Blackmanul s-a învârtit prin cabină, a ciocănit tot şi în final a cerut un pahar să guste din apă. A căzut şi ăsta. Brutarului, un idiot, i s-a găsit jumătate de sticlă de votcă. Asta, sărac, lipit pământului.

A intervenit comandantul (că tot bea cu şeful vămii).

— Asta e singurul om din echipaj căruia i-am dat eu voie să ţină alcool la cabină. E un alcoolic incurabil, altfel nu poate trăi.

L-a apărat că ăla, primea 80 de cenţi pe zi iar amenda era 80 de lire sterline. Luni de zile trebuia să muncească să o plătească.

— O.K. captain, nicio problemă. Dar dacă e aşa de beţiv să bea totul acum, aici.

Omul nu a avut ce face. A pus la gură şi în două reprize a golit-o. Îi ieşiseră englezului ochii din cap. Culmea e că brutarul nu era beţiv, nu le avea cu băutura. A mai reuşit să facă câţiva paşi şi s-a prăbuşit. L-au prins unii, l-au băgat în pat şi şi-a revenit după câteva zile.

Şi totuşi marinarul român a tras şi vama neagră în piept. Unul din vameşi a reuşit să găsească o gaură în perete. Demontau melamina şi aveau oglinzi cotite pe suport, ca cele de la dentist. Îţi inspectau toate „plombele”. Băgat în gaură pe jumătate englezul scotea şi număra:

— 16, 17...

Le dădea în spate, marinarului. Şi când a ieşit triumfător din gaura în care se băgase pe jumătate nu a rămas decât cu sticla din mână. Că tot ce dădea marinarului, ăla arunca pe hublou. Reacţia?

— O.K., ai fost mai deştept ca mine. Pe chestia asta hai să bem ultima sticlă.

Doi ani au păcălit unii vama engleză. Aveau o afacere în Nord, făceau de doi ani Nordul şi vindeau votcă cu zecile de tone. Englezii au aflat, îşi băteau capul şi nu reuşeau de loc să prindă firul. Deşi au demontat aproape complet vaporul. Că votca era într-un tanc de apă dezafectat. Venea cistena şi umplea tancul.

— Şi cum au căzut?

— Din tâmpenia unui motorist. Asta la un transfer a greşit valvele şi a băgat valva cu pricina în circuitul de apă. Un poliţist englez, vameş, mă rog, s-a spălat pe mâini şi când a dat şi pe faţă – a simţit mirosul.

Un comandant adevărat

...Eram treisprezece ofiţeri stagiari şi ne-au debarcat pe lângă Canare pe o altă navă românească care mergea în ţară ca să ne dăm examenul la timp. Era hulă, vasul pe care ne-au transferat, un 4800 tdw, făcea ca toţi dracii. Fiind seară ne-am culcat, nu ne-am mai dus la comandant să ne prezentăm. A doua zi suntem convocaţi la comandant. Ni s-a spus că pentru neprezentare la timp, disciplinar, urmează să spălăm puntea bărcilor – jumătate la un bord, jumătate la celălalt. Trei dintre noi au refuzat. Ni s-a spus că cei ce refuză nu coboară ia ţărm la Canare. Consemnare la bord. Celor zece colaboraţionişti li s-a spus că vor coborî şi că nu mai trebuie să şmotruiască. La Canare toţi Cei trei consemnaţi au fost invitaţi la televizor

(era campionat mondial de fotbal) şi la o bere. Am refuzat.

Comandantul a coborât la noi la careu cu bere. După ce ne-am scorţoşit, în final am acceptat să coborâm şi noi la Canare. Mai mult comandantul a întârziat vaporul vreo şase ore până m-am dus la o navă românească care era full de geci de piele (luase foc un depozit danez şi băieţii „făcuseră rost”). Iar la sosire în ţară…

Cei zece au primit de la skiper calificativul „nesatisfăcător” iar cei trei „foarte bine”. Comandantul avea şi el pretenţiile lui faţă de un viitor ofiţer de marină en titre. Şi-a dovedit valabilitatea principiilor când a căzut cu cositor şi a luat asupra lui toată responsabilitatea, nebăgându-i la apă pe ceilalţi din echipaj.

Droguri şi apă de spălat

Cartul 4 – 8, orele când noaptea este închegată, apoi se destramă încet. Oboseală, somnolenţă, ceaiul tare cu lămâie multă, timpul care se întinde ca un chewing-gum, marea pustie şi încordarea ochiului care caută lumini şi contururi pe orizont.

Fac pe timonierul, de timonier nu e nevoie căci traversăm Atlanticul, nava este pusă pe pilot automat, dar păzesc ofiţerul să nu adoarmă, îl „ţin” literalmente, îl ţin de vorbă.

Sunt răsplătit în schimb cu povestiri.

— În Thailanda, acolo m-am drogat pentru prima şi ultima oară. Fără să vreau. M-au servit stivatorii thailandezi cu o ţigară. Eram pe o navă de 7800 de tone, ne adunam pe un capac de magazie, seara, şi noi şi ei, se mai juca o carte, se mai bea un whisky, se fuma o ţigară. Mie mi s-au terminat ţigările şi mi-a oferit ţigara unul din stivatori, dar m-a avertizat că „e tare”. Ce-i aia tare? Nu-i nimic, ţigările tari nu mă speriau. Fumasem eu şi Gauloise.

Numai că atunci când am tras primul fum mi s-a oprit, mi s-a tăiat respiraţia. N-am aruncat-o imediat, am plecat cu ea în gură până am ieşit din câmpul vizual a celor de pe capacul magaziei, am plecat încet, fără grabă şi numai după aceea am aruncat-o jos, am strivit-o. Dar a fost destul. M-a apucat când căldura de rupeam hainele de

pe mine, când frigul de clănţăneam din dinţi; când râdeam involuntar, când eram nervos…

Noroc că s-a prins gagica pe care o ţineam la mine în baracă, mi-a adus nişte prafuri, mi le-a pus peste orez (şi eu care nu mănânc orez!); în fine a fost nasol.

De abia pe urmă m-am luminat eu cum făceau ăştia, stivatorii, de lucrau de la 7 dimineaţa la 12 noaptea şi lucrau tată, nu se încurcau, iar după aia mai stăteau cu noi la băute până la 4 dimineaţa.

Ei, am mai picat eu odată peste una care se droga, în Liberia, la Buchanan. Asta fuma droguri.

Sărăcie lucie şi scumpete dar se făceau afaceri bune. Pe un ceas rusesc care la noi era 300 de lei am luat două cartoane Marlboro. Altfel, ce să-ţi spun, gagică mişto şi vorbea o engleză perfectă. Şi o ţară în care exista respectul pentru alb. Chit că era şi treaba că te atacau şi te jefuiau – pentru un ceas, cămaşa de pe tine sau adidaşii din picioare. Dar dacă erai cu o tipă de-a lor te lăsau în pace.

Eu când am ieşit cu asta din cârciumă am înnebunit. Erau vreo 15 negraci solizi, ce mai, zid. Dar asta le-a zis ceva – vorbeau o limbă de-a lor, nu numai engleza – şi o dată s-a făcut culoar.

Era bine, numai că nu aveau apă. M-am dus la asta acasă şi ca să te speli aveai o cană mică de apă. Nu tu duş, nu tu nimic. Altfel O.K.

Romică termină de povestit şi se duce să-şi facă de lucru în camera hărţilor.

— Fii pe felie, doctore, bunghiul înainte!

Peste vreo cinci minute întreabă uşor neliniştit, prin uşă:

— Nu se vede nimic, doctore?

— Nimic, numai că nu înţeleg ce semne fac ăia din bărcuţa din prova.

Romică înnebuneşte. Întâi rămâne ţeapăn, năuc, apoi înţelege şi nu se mai poate opri din râs. Totuşi frica ne domină.

Noapte, cart, povestiri şi bancuri.

Presimţire

5

…Eram totdeauna convins că dacă voi avea un accident o să îmi rup gâtul. Accidentul s-a întâmplat într-o vineri, lângă Târgovişte. Cei doi din faţă au murit, unul imediat, altul ceva mai târziu. Am retezat un arbore şi ne-am oprit în al doilea.

Nu mă durea nimic, dar nu puteam mişca nicio extremitate. Fractură – luxaţie, vertebrele cervicale trei şi patru.

Mi-am revenit lent, greoi dar miraculos.

Am reluat navigaţia. Şi într-o seară am simţit că ne vom ciocni de ceva şi iar îmi voi rupe gâtul. M-am culcat pe pat invers ca de obicei, cu picioarele spre prova şi capul spre pupa. Dimineaţa mă întâlnesc cu colegul meu, secundul. Asta, înnebunit.

— Vreau să-ţi spun ceva.

— Ştiu ce vrei să-mi spui. Azi-noapte cartul a adormit în comandă.

— De unde ştii?

— Am presimţit.

În mijlocul nopţii secundul, care nu făcea cart, s-a trezit şi s-a dus pe comandă. Timonierul – ofiţer de marină îmbarcat ca timonier, „— om capabil, serios – dormea pe canapeaua din camera hărţilor. Ofiţerul de cart – bun meseriaş, dar băuse în cursul după-amiezii – dormea pe scaun. Mai aveau două mile şi se suiau pe insula Belopulo din arhipelagul grecesc.

Dacă există presimţire înseamnă că există şi predestinare?

*

* * *

Unul din puţinele cazuri de premoniţie simultană pe care le cunosc era să-mi afecteze dramatic cursul vieţii şi este legat de un accident pe mare.

Doi dintre protagonişti au fost avertizaţi, fiecare în felul său, că urmau să treacă de o cumpănă a cărei miză era viaţa.

Scriu aceste rânduri la exact unsprezece ani, zi în zi, de la acea întâmplare şi încă nu am reuşit să pătrund sensul tuturor celor întâmplate.

Raţionalismul agresiv din tinereţa mea se înclină acum în faţa unor fapte pe care nu le pot explica şi îmi vine greu să le accept. Dar orice aş face, faptele există.

Cu greu, „trecând cămila prin urechile acului”, dificultate maximă în limbaj biblic, am reuşit să-mi trimit nevasta pe mare, medic de bord pe nava cu care navigasem. Răposatului Gheorghe Ursu, inginerul care a murit după picioare în burtă la sediul „băieţilor” pentru că ţinea un jurnal personal critic faţă de sistem, i s-a publicat postum o carte de călătorii. Câteva sute de pagini despre treizeci de zile în vestul Europei.

Dar cele mai pasionante sunt cele trei pagini ale prefaţei în care descrie matematic toate demersurile sale pentru a obţine viza.

De aceea, când nevastă-mea a făcut pasienţe pentru „Ce-o să fie” gândindu-se mai ales la debarcarea în ultima clipă prin bunăvoinţa vreunui „subsemnatul” – că se practica, au păţit-o şi alţii – şi a îngheţat brusc în faţa cărţilor – „iese moarte” – am început să răcnesc.

Arasem prea mult ogorul ăsta ca să mă las impresionat de o pasienţă. Totuşi ştiam că atunci când dă în cărţi, prea se potrivesc unele lucruri. Dacă la început o rugam s-o facă, în ultima vreme mă feream ca de dracu’ de ipoteticele ei incursiuni în viitor.

— Nu-i nimic, mai fă-le odată.

Fără chef, cu totul fără chef începe să întindă cărţile în faţă. Aşteptam iritat, dar credincios lozincii mele de supravieţuire: „Dacă un lucru te irită, ignoră-l!”

Numai că la mâna a doua s-a întâmplat ceva cu totul neobişnuit:

— Iar iese moarte!

De data asta femeii îi ies ochii din cap, iar eu sunt atât de buimăcit că nici nu pot simţi frica.

— Mai fă-le odată!

Verdictul la cea de a treia mână a fost tot MOARTE.

Ce facem? Să renunţi la plecare numai că ţi-a ieşit de trei ori la rând în pasienţe „moarte”? Să abandonezi la final toată contracţia migăloasă prin care un medic român în anii ’80 ajunge să petreacă trei luni vizitând coastele Mediteranei şi Europei de Nord? Lasă dom’le sunt prejudecăţi, coincidenţe, bizarerii – hai să ne vedem de treabă.

S-a plecat din Constanţa pe 13 martie.

Femeia-superstiţioasă.

Comandantul „Neptunului”, nava şcoală a Institutului de Marină, era Victor Moldoveanu, constănţean, colegul meu de liceu de la „Mircea cel Bătrân” deştept, energic, curajos, marinar până în măduva oaselor. Victor nu era superstiţios. Altul probabil nu ar fi acceptat pe doamna doctor la bord. Femeia pe mare, se ştie, aduce ghinion. Nefiind superstiţios când doctoreasa i-a spus „Cum să facem să nu plecăm pe 13, că nu e bine” a râs şi a dat din mână.

— Eu nu cred în prostii din astea.

Totuşi soarta a ezitat să trimită „Neptunul” în voiaj pe 13. Unul din profesori nu primise viza de ieşire din ţară, avizul, sau fusese lucrat în ultimul moment şi cum nava pleca în practică cu studenţi s-a hotărât să fie aşteptat, poate se descurcă.

— Dom’comandant poate reuşim să trecem de ora 18, că se sfârşeşte ziua bisericească.

Numai că domnul profesor care s-a descurcat până la urmă a sosit la bord la ora 17. În voiaj s-a plecat pe 13 martie.

— Şi ce s-a întâmplat cu voi, Ducu, după aceea?

— Am navigat fără probleme prin Mediterană, am ieşit la ocolirea Peninsulei Iberice şi când să intrăm în Golful Biskaya, furtună. Pe lângă capul Finistere ne-am băgat la adăpost într-un golfuleţ, să aşteptăm vreme bună de trecere. Era o mulţime de nave, toţi aşteptau. Era şi un românaş de-al nostru „Târgul Secuiesc”. Peste câteva zile de aşteptare când totuşi se putea trece Biskaya „Târgul” s-a legat de coada noastră. Nu aveau radar.

Laţul destinului începea să se strângă pe gâtul lui Nea Costică Vultur, nostromul nostru.

Am navigat aşa, în două nave, până în dreptul insulelor normande, insule englezeşti la coasta Franţei, în trecut celebre cuiburi de piraţi.

Şi aici ne contactează „Târgul” prin radio.

— Comandantul este în stare gravă, nu avem personal medical la bord, cerem consult.

Multe nu avea „Târgul” la bord! Comandantul era paraşutat în ultima clipă pe vas, titularul răpus de o lombosciatică nu putuse să plece în voiaj.

Nou venitul – băutor – dar pus pe bune. Voia să se reabiliteze. Făcea o cură. Nu mânca, nu bea. Numai că după un timp a sărit de pe şină – s-a apucat să bea dar fără să mănânce.

Ţinea regim cincizeci la sută. Din acest regim a făcut ceva ce semăna al naibii în descrierea celor de pe „Târg” făcută la radiotelefon cu un abdomen acut. Ulcer perforat? Pancreatită acută? Poţi să-i faci ceva pe mare? Poţi. Desigur nu-l operezi dar îi pui o sondă de aspiraţie în stomac, perfuzii, îi dai antibiotice. Asta dacă are abdomen acut. Ca să vezi dacă are trebuie să-i pui o mână pe burtă. Poţi să refuzi asistenţa medicală pe mare?

— Bine, trimiteţi o barcă să duceţi doctoriţa la voi pe vapor.

— Ne pare rău, niciuna din bărcile noastre nu e funcţională.

Afară o vreme splendidă, fără vânt dar cu val mare – hulă. A lansa şi circula cu barca pe hulă mare este totdeauna periculos. Temperatura apei – patru grade Celsius. Aerul – rece. Ninsese uşor peste mare, apa era de un albastru intens, cerul albastru, un albastru limpede, rece, o lumină cu totul specială.

O lumină pe care o mai văzusem pe mare cu câteva luni înainte. Era lumina din ziua în care Nea Mitică aruncase bibliile în mare. Eram acum la al

A

Doilea voiaj cu „Neptun”. În primul voiaj, la

Amsterdam, la clubul marinarilor ţinut de popi, sub egidă bisericească, se puteau lua biblii. Şi băieţii luau, că erau biblii în româneşte.

Nea Mitică era secretar de partid. Nu credea el nici în partid, nici în alte asemenea, dar credea că e bine să-ţi păzeşti pielea.

Biblii pe nava şcoală şi secretarul de partid, nimic?!

Aşa că Nea Mitică aştepta când venea omul din oraş, aştepta la scară şi:

— Dă biblia!

Şi a strâns aşa o stivă. De aruncat în apă le-a aruncat public, teatral, să vadă toţi, să se ştie. Le-a aruncat în plină zi, de pe punte. O zi friguroasă, limpede, cu lumina aia cu totul specială.

Eu îl simpatizam pe Nea Mitică. Era amabil, grijuliu – îmi amara toate obiectele din cabinet înainte de furtună, e şi asta o tehnologie.

Îi lipseau două sau trei degete de la mână, le pierduse la o lansare de barcă în Alexandria. Nu-i plăceau lui Nea Mitică lansările de barcă. Bărcile de salvare erau directa lui responsabilitate. Era nostrom, şef de echipaj. În tinereţe fusese fotbalist cunoscut, juca la „Farul”. Aşa a ajuns probabil şi secretar de partid că îl ştia lumea. Eu mă înţelegem bine cu el. Pe când arunca rar, demonstrativ, bibliile în valuri m-am apropiat şi i-am zis, jumătate în glumă:

— Nea Mitică, nu e bine ce faci. Toţi suntem membri de partid, este secolul XX, dar nu e bine. Nu de noi dar, de mai avem familii pe acasă, copii, părinţi, nu e bine.

Nea Mitică s-a crispat, erau şi alţii de faţă, nu i-a priit. Ştia şi Nea Mitică că nu e bine. Dar să-l radă vreunul că a tolerat bibliile! 1 Să-l superi pe Dumnezeu sau pe tovarăşi? Parcă thrarăşii sunt mai periculoşi. Nea Mitică încă nu aflase că greşeşte. Aşa că s-a scuturat şi a zis:

— Lăsaţi doamnă că astea sunt prostii, a ajuns omul pe lună.

— O fi ajuns Nea Mitică, dar nu e bine.

După o îngrijorare disimulată dar prezentă la toţi mi-

am dat seama că du-te-vino cu barca între două vapoare pe hulă nu e chiar de nimic. După câteva încercări de pasarea motanului „lansaţi voi barca – nu putem – şi a noastră nu-i prea bună” până la urmă Victor, suflet mare, a acceptat să o facă „Neptunul”. Mi-au pus vesta de salvare, legată cam strâmt, eu am desfăcut-o că mă strângea, „hihi, haha”, telegrafistul a venit lângă mine tot „hihi, haha” dar a strâns şi legat toate şireturile… Barca-i barcă.

Nea Mitică tocmai mâncase bine, era pe la unu după-amiază şi şi-a luat vesta de salvare pe deget. Era marele Vultur, sportiv cunoscut la vremea lui, lup de mare, nostrom… În celebrul roman „Vin ploile” al lui Louis Bromfield eroina, aristocrată engleză moare de holeră în India pentru că nu se vaccinase. Era deasupra vaccinului… Într-unul din momentele sale de slăbiciune Nea Mitică a fost deasupra centurii. Centura era pentru musafiri. El pe mare era de-ai casei, în barcă s-au suit unsprezece oameni. Între ei şi Lulu Caian, ofiţer de punte. Nu era obligaţia lui dar mi-a zis:

— I-am promis soţului dumneavoastră că vă duc vie acasă, şi s-a suit. A fost un noroc. Ne-am răsturnat ca la teatru în faţa peretelui imens al vaporului pe care se cuibăriseră privind la noi peste o sută de studenţi plus echipajul.

Eu m-am pomenit instantaneu până la brâu în apă. Apa – gheaţă. Dar m-am ţinut de barcă. Înot bine dar la patru grade Celsius… Trei inşi au căzut în apă. Doi au ieşit la suprafaţă, unul se pare pe sub barcă şi s-au agăţat de corzile cu „nuci”, noduri etajate, ce atârnau pe bordurile vaporului. Nea Mitică a dispărut. Probab. îl a făcut hidrocuţie, stop cardiac în apa rece şi apoi a fost luat de curent. Dar cum nu avea centură a dispărut din câmpul nostru vizual. S-a reuşit să se pornească motorul bărcii şi pompa de evacuare, s-a reuşit, dar cu greu. Până să pornească pompa de evacuare ne-au aruncat zeci de găleţi de sus – bordul navei parcă era bloc – unele de tablă.

Două ore l-am căutat pe Nea Mitică dar l-a găsit numai aviaţia de coastă engleză, cu care s-a luat legătura,

şi a aruncat o fumigenă.

Oricum, vreo două ore am stat cufundaţi în apă cu toată pompa de evacuare. Cel ce trebuia să conducă barca s-a pierdut când cu naufragiul. A făcut-o Lulu Caian cu un curaj aproape de operetă. A luat totul în mână şi a fost eficient. Numai că vreo cinci luni după aceea nu a putut să mai plece pe mare. Şi era un om curajos, dat naibii.

L-am adus pe Nea Mitică, am urcat corpul cu plasa la bord. Eu l-am dezbrăcat şi l-am spălat că aşa e obiceiul, chit că era spălat în apa mării. S-a făcut priveghi, oamenii s-au îmbrăcat frumos, la costum, la cravată şi l-au păzit.

Bucătarul i-a făcut o colivă din orez.

— Nu m-a iubit, m-a lucrat, mi-a făcut rău dar eu uite i-am făcut colivă…

Şi Nea Mitică în viaţa căruia barca de salvare jucase a doua oară un rol tragic a fost pus la Anvers într-un sicriu masiv şi trimis acasă.

Cel mai nimerit epitaf ar fi fost ce a spus într-o zi Nea Mitică gânditor despre marinărie:

„Doctore meseria asta e frică. Ţi-e frică când pleci şi când vii, ţi-e frică de oameni şi ţi-e frică când navigi, ţi-e frică de mare. O frică este meseria asta”.

Un lanţ de coincidenţe nefaste. Poate.

Numai că Lulu Caian a povestit cutremurat, şi el nu se juca cu lucruri de felul ăsta, visul lui din noaptea dinaintea tragediei.

O femeie frumoasă, foarte frumoasă, îmbrăcată în negru a vrut să intre la el în cabină. Lulu a ezitat. Era proaspăt însurat, ţinea la nevastă dar femeia era tare frumoasă. Până la urmă a refuzat-o. Atunci necunoscuta îmbrăcată în negru s-a întors şi s-a dus la uşa de vis-à-vis. Acolo a intrat.

Peste drum de cabina lui Lulu locuia Mitică Vultur.

Hotdogs

Prostul e totdeauna jignit.

Hoţul bănuieşte întotdeauna pe ceilalţi că fură.

Chiar dacă mâncare este suficientă, chiar dacă e bună, scandal tot va ieşi. Pentru că scandal trebuie să iasă.

Ce nucleu de cristalizare poate fi mai bine venit decât mâncarea?

A

Încă demult, pe vremea lui Ceauşescu, pe un mineralier au luat „de afară” crenvurşti. Crenvurştii erau anglofoni, pe cutii scria HOTDOGS. De ce în engleză crenvurştii sunt „câinii în călduri” nimeni nu ştie. Eu am căutat în câteva dicţionare etimologice şi n-am găsit răspunsul. Probabil că trebuia să caut nu în dicţionare ci la dulăul în călduri.

Unul din membrii se mişcoliţi ai echipajului vede că pe etichetă scrie ceva cu dog – ştia el că ăsta-i câine – şi începe să urle:

— Ni se dă mâncare pentru câini!

Şi vine delegaţie – secretar de partid şi încă doi inşi – la comandant şi secund:

— Dom comandant, ni se dau conserve pentru câini!

— Da? Ia deschide! Aduceţi şi muştar.

Gustă. Gustă şi P. „Ţaganul” care era secund.

— Nu mâncaţi dom comandant că e pentru câini!

— Ce bă, EU mănânc mâncare pentru câini?

Secundul îl ia de ureche pe tov. Secretar de partid şi îl dă afară cu două şuturi în fund. Oare partidul nu mai e atotputernic? Este oare vaporul o zonă de extrateritorialitate a sistemului comunist?

Nici vorba, ci din contră.

Comunismul estfe o structură de deservire a unei ierarhii strict etajate „Eu sunt şef tu eşti boul, tu eşti şef eu sunt boul”. Regula pare simplă dar nu este chiar aşa.

Etajele superioare ale conducerii de partid pot da ramuri în jos pe care trebuie să fii foarte atent să nu le calci. „Viei fi strivit. În socialism e ca în junglă. Când tragi de o aţă nu ştii unde duce ghemul. Şi dacă nu ştii, plăteşti.

Căci sistemul nu are legi ci doar subordonări. Formale şi neformale. În ciuda aparenţelor şuturile secundului în fundul secretarului de partid nu erau un abuz ierarhic – imposibil faţă de un secretar – ci o formă de manifestare a puterii neformale.

Pantoful în bucile tov. Secretar nu îl dirija conducerea tehnică ci tot partidul.

Românul e cu bunghiul şi ciordeala

...La Marsilia ne-au tras la o dană unde sâmbăta şi duminica nu lucrau. Şi în zilele astea s-a umplut cheiul de indivizi cu scaun, măsuţă şi lansetă, la pescuit. Era fuleanu de lume. Dar românul nostru ştii cum e. Cum mergea unul să se pişe îi luau şi scaun şi masă şi lansetă şi mâncarea, cu gheaţă cu tot, că aveau coşuri izoterme. Până la urmă s-a lăsat cu poliţie dar săptămâna următoare nu mai era niciunul în faţă, la vapor românesc. Toţi în altă parte.

...La Buchanan, în Liberia ai noştri au reuşit să fure maimuţa de la cârciumă. Mascota portului. Era legată cu un lănţişor, părea aurit, nu era. Au rupt lanţul, au luat maimuţa şi au ascuns-o într-un butoi tocmai la axul portelice. A venit poliţia, alt vapor nu era în port, ce port – un cheu – şi a zis că nu pleacă vaporul până nu apare maimuţa. A venit şi baba care ţinea crâşma, proprietara maimuţei şi când a început să ţipe „Miki, Miki” maimuţa a început să urle în butoi. Ce scandal a ieşit!

...Malta. Am fost acolo pe la sfârşitul lui ’70. Totul era scump, tendinţa era la scumpire şi mai mare. Un păhărel de whisky – aşa, un cincizeci de mililitri cu un cub de gheaţă ca să semene cu o sută – atingea 10 – 20 de parai. Fetele şi ele scumpe. Stăteam în şantier, ancoraţi în avanport.

Barca malteză era 10 dolari sensul, noroc că până la urmă, cu discuţii, ne-au permis să dăm barca proprie la apă. Poliţia cu ochii pe noi. Aveau camere de luat vederi prin tot şantierul, ceea ce marinarul român nu s-a prins. Camerele se roteau şi băteau şi locul de ancoraj al bărcii. Tot ce au cărat băieţii din şantier (şi au cărat, nu glumă!) i-au lăsat. Dar le-au tras poze. Pe vreo cinci-şase care nu au vrut să plătească la autobuz (şi era ieftin, şase sutimi de piastru, vreo 12 cenţi) i-a legitimat poliţia. Şi le-a dat dramul. Alţii nu au vrut să plătească la bere. Erau matoi, făceau pe matoii şi discuţiile erau de tipul:

— Eu nu am băut zece beri, am băut cinci.

Şi băuseră zece. Totul ţinea.

Numai că la plecare a venit poliţia cu poze şi agentul cu contul. Poliţia făcea forme de amendă şi la agentul protector: pay! Şi uite aşa s-au strâns vreo 3.000 de dolari. Oamenii noştri cumpărau în credit fără să ştie.

Bucătarul – care s-a îmbătat şi a sărit în apă că nu mai voia să aştepte barca – a scos cu diplomatul nişte carne să o vândă la crâşmă, că era carne frumoasă, de export. Ăla a cumpărat dar a şi tras o poză vânzătorului şi mărfii – că dacă e stricată, dacă ia vreo ţeapă. Şi cum necum şi poza aia a ajuns la poliţie.

Oraş mic, insulă mică. Când zici că eşti mai deştept ca altul, atunci te ţacă!

...Am fost cu nava în Japonia la garanţie, verificarea de patru ani. Acolo să vezi tărăşenie. La un diesel-generator lucrau doi japonezi, incredibil de repede şi de calificat. La un moment dat au fost amândoi chemaţi la direcţie. Când au revenit, imensa lor ladă de scule, o imensitate! dispăruse. Nu le-a tresărit niciun muşchi pe faţă, au scos un radiotelefon portativ „hara, hara" şi le-a venit un alt lădoi de scule. Lădoiul (primul) a apărat la plecare, nu fizic ci pe factura şantierului: 30.000 de dolari. A umblat şeful mecanic să-l reconstituie, să-l dea înapoi, dar de unde, fiecare pitise câte ceva pe undeva. Şeful mecanic era terminat. Şi în momentul ăsta, când ieşeam din doc, vine rapid o şalupă şi mai aduce ceva. Un palane! Ăia îl suiau la bord, şeful mecanic îl împingea: Afară!

Îi era frică că trec şi asta pe bill, pe factură.

Până la urmă s-a lămurit: era un palane al vaporului pe care japonezii l-au luat din greşeală şi acum, ca oameni corecţi, îl aduceau înapoi.

Magia numelui

...La Galaţi s-a dus o găşcă de la vaporul nostru la crâşmă. După ce s-au îmbătat au făcut scandal. A venit poliţia şi a umflat şase inşi. Căpitan era unul Valeriu Nae. Om deştept chit că era cu pile, avea o mătuşă în Comitetul Central. Vorbea engleza perfect, ba putea să imite şi dialectul din locurile unde ajungeam.

Situaţia – cotoioasă. Cum să-i scoatem? Aveam la bord un nostrom, unul Ceauşescu Dumitra. Cap de lemn, lent, nostrom slab, dar avansat că aşa era numele. Îl cheamă Nae pe Ceauşescu şi o oră face cu el instrucţie şi repetiţie.

Final ajunge nostromul la poliţie şi acolo, la poartă:

— Mata, vino puţin aici! (Autoritar)

— Ce vrei bă? Ia dă actele!

Plutonierul ia carnetul de marinar, vede Ceauşescu Dumitru şi îngheaţă. Nu se ştie niciodată…

— Măi, vreau să stau de vorbă cu comandantul. Am aici şase băieţi de la vapor, de la mine, şi ani nevoie de ei.

— Nu-i nevoie de tov. Comandant, vi-i dăm imediat.

Un alt punct „de risc” ar fi fost ca „cei şase” să-l fi luat scurt pe Ceauşescu când îl văd.

— Şi cu tine ce-i bă aici? Ce… mea, te-au umflat şi pe tine?

Cum i-a văzut le-a făcut cu ochiul. Tăceţi!

Şi la asta se gândise Nae. Şi au plecat bine merşi. Magia numelui. E şi asta la o adică un capital.

Barca de salvare

Suntem în derivă. Şeful încearcă să mai dreagă câte ceva din gospodăria tehnic bolnavă pe care a moştenit-o. A urcat în comandă în pantaloni scurţi cenuşii, torsul gol, cu ochi obosiţi, uşor hăituiţi, uşor enervaţi… Ceva nu merge. Peste două zile trebuie să fim pe Canalul Suez. Nu putem să ridicăm la bord barca „barcagiilor”, egipteni care asigură în caz de furtună de nisip pe canal – când convoiul se opreşte – legarea vaporului la nişte geamanduri aflate la zece metri de malul canalului. Ori” podul”, macaraua de la pupa, care ar trebui să ridice cinci tone ridică cu greu o tonă. Va trebui să folosim în caz de nevoie barca noastră de salvare. Dar… deşi barca a fost lansată în urmă cu cinci luni în Coreea când Bobiţă, câinele nostru, a căzut în apă în radă şi furat de curent a fost recuperat după patruzeci şi cinci de minute, sârma ce susţine tona şi jumătate a bărcii nu prezintă nicio garanţie. Frecarea şi apa sărată rod metalul. Cum „podul” e stricat dacă barca noastră se

prăbuşeşte nu avem cu ce o ridica. Am putea experimenta cu barca acum. Dar dacă sârma se rupe totuşi, ce facem? Tractăm barca după noi până la Suez? Motorul bărcii, „de rahat”, a fost de bine de rău pus la punct. Au lucrat trei inşi două zile. Când făcea ca bronşiticul cronic când făcea ca mitraliera… S-a constatat că motorul bărcii pierde ulei. Dacă lansăm barca trebuie să o facem cu butoiul de ulei în ea. Din păcate uleiul se pierde în apă, apa e reabsorbită pentru răcire. Barca poate să ia foc…

Când mă căinez de cam ce ar trebui să nE şi MĂ salveze secundul îmi explică:

— Nu fi idiot. Asta nu e barcă de salvare. Barcă de salvare este aia ca o cochilie, ermetică, perfect închisă, unde intră tot echipajul, cade pe tobogan şi după ce intră în apă iese la suprafaţă. Asta e aşa doar o formă, aşa că stai liniştit, nu are nicio importanţă pentru salvare dacă funcţionează sau nu.

…A traversat unul, un franţuz, şi Atlanticul şi Pacificul de unul singur, cu o barcă, dând la rame. A reuşit. A supravieţuit. Dar în general barca e cu probleme. Am păţit noi odată o chestie nasoală tare cu o barcă. Am pierdut-o. Veneam din America, vremea liniştită, marea nemişcată. Comandantul un băiat tânăr, unul Popa. S-a gândit să dăm un exerciţiu de salvare. S-a lăsat barca din tribord, cea cu motor, s-au dus ăia ceva mai departe şi în timpul ăsta s-a pus pe neaşteptate ceaţa. O ceaţă densă. Barca a dispărut. A început panica. Unii au zis să lansăm cealaltă barcă, cea cu drezină. Cea mai mare prostie ar fi fost. Adică riscam să avem în loc de cinci-şase oameni pierduţi, dublul. Am zis să rămânem pe loc şi să-i căutăm cu vaporul când se ridică ceaţa. I-am găsit până la urmă întâi cu radarul şi apoi i-am reperat la ochi. Noroc că nici ei nu s-au pierdut cu firea şi când s-a pus ceaţa au tăiat motorul şi au aşteptat. Dar curenţii te pot duce departe. Iar când i-am găsit aproape se lăsase noaptea.

— Mie să nu-mi spui de barcă. Mi-e greaţă. Odată ni s-a blocat cârma şi era să ne bage la elice că vaporul mai mergea. Praf ne făcea!

— Ei, cu cârma am păţit noi o chestie tare împuţită…

Costică Foxul îşi reia amintirile celor treisprezece ani de navigaţie.

Eram la cubanezi şi am vrut să ne ducem la nişte insuliţe – se vedeau cu ochiul liber de pe comandă – să luăm corali. Am cerut aprobarea de la cubanezi, că aşa era schema, ne-au dat-o şi am lansat barca.

Eu i-am spus comandantului: Hai să luăm şi busola de barcă că de jos de la rasul apei insuliţa nu se mai vedea. Se vedea doar orizontul.

— Lasă băi Costică, că nu-i nevoie. E colea.

Am mers „colea” câteva ore pe direcţie, „cam încolo”. Bineînţeles că nu am nimerit la insuliţa aia, am ajuns la alta. Dar avea corali, la 80 cm – 1 metru. Oamenii erau încălţaţi, aveau şi şpacluri aşa că au umplut jumătate de barcă cu corali şi ia-o înapoi. Numai că aveam combustibil puţin, timp trecuse mult. Vaporul fiind înalt se vedea dar foarte departe. Şi culmea datorită unui idiot care a pus brusc bandă a intrat cârma în elice, lemnul era cam putred şi a rupt-o. Şi ţine cârma cu o vâslă! Am plecat la zece dimineaţa şi am ajuns spre seară. Apă de băut nu aveam, mâncare nu, combustibil de rezervă nici, fără busolă de barcă…

Nu se pleacă aşa cu barca domnule. Că nu se ştie niciodată!

4500 TDW

…Seria asta de „C” de 4500 a fost făcută la Galaţi în 1964 – 1966. O tablă excelentă, un oţel minunat, nu ştiu dacă făcut la Galaţi sau importat, dar nu ruginea de loc. Tot ce s-a adus, s-a armat după aceea, a fost nemţesc, englezesc şi rusesc. Motoare elveţiene originale.

Vapoarele astea au fost vapoare bune dar au avut o bătrâneţe tare urâtă. Tot ce mai rămăsese bun, chiar foarte bun, era cochilia de oţel, scoica. Restul era putred. Când le-a venit timpul de RK, de reparaţii capitale, nu s-a mai schimbat nimic ca lumea; nu se înlocuia nimic, totul se cârpea. Şi ajungeai să cârpeşti pe cârpitură. Şi tot restul care era putred, şi restul era mai totul, făcea tot felul de

figuri.

Am avut o dată gaură de apă pe „Craiova". Vapor vechi, rapalit. Vaporul ăsta avea bun „principalul", cârma şi bucătăria. Restul – de rahat. Instalaţiile de încărcare-descărcare, Diesel generatoarele, instalaţia electrică – o nenorocire. Teoretic aveai trei Diesel generatoare bune, practic nu mergea niciunul. Mereu demontai de la unul şi băgai la altul şi pe urmă invers. La Galaţi la încărcare de marfa ne-am înclinat să ne răsturnăm şi ne-am pus cu latul pe nişte bolovani. Era în Bazinul vechi din Galaţi. Eram pe două treimi încărcaţi, a început să scadă apa şi ne-am înclinat periculos. De fapt riscul era cunoscut că se răsturnase şi „Transilvania", tot la Galaţi, în acelaşi mod. Ăştia au oprit încărcarea, au sprijinit vaporul cu doi şcondri şi au aşteptat că se ştia că tendinţa. Apei este spre creştere. Ne-au încărcat cu saci de uree. Şi am plecat la Casablanca. Acum, timonierul a zis că merge cam greu cârma. Am controlat eu instalaţia, nimic deosebit. Vaporul o rablă, cam la ultimul voiaj. Dar vremea a fost bună, ne-a ajutat Dumnezeu şi am ajuns la Casablanca. Acolo, surpriză. Două treimi din magazia trei care era separată, partea de jos, după ce au ridicat separaţia (minginiile şi bocaporţii) – lac. Ureea era în saci de rafie şi acum în compartimentul de jos al magaziei era un lac de uree, un lac de pişat de fapt – puţea de trăsnea. Am luat şi am tras apa din magazie cu santina, am pişat-o în ocean (că pişat era!) şi am găsit gaura. Era o crăpătură în formă de T culcat, cum s-a spart când s-a sprijinit vaporul înclinat pe colţii de piatră. Românul este descurcăreţ: s-au uitat la crăpătură şi au bătut nişte pene de lemn. Ţine? Ţine. Intră? Nesemnificativ. Oricum ţiganii ne-au arestat, zece zile ne-au ţinut arestaţi în radă (cine plăteşte marfa?) după care a venit scrisoare de garanţie de la Navrom şi ne-au dat drumul să plecăm. Şi aşa, cu dop, am plecat acasă. Noroc că a fost marea netedă, nu a fost bulău.

Omul e fericit când nu ştie. Am ajuns liniştiţi la Casablanca că nu ştiam că o magazie e plină cu apă. Ia să fi ştiut, nu făceam infarct? Scandal nu a ieşit, culmea,

vaporul avea actele expirate. Adică nu-l mai garanta nimeni. Şi procedeul era ca atunci când vaporul era o rablă la care nimic nu mai mergea să nu-l trimiţi la registru ci să-l mai trimiţi în voiaj, să mai scoată un ban. Aşa că totul s-a terminat scurt, în coadă de peşte, fără anchetă. O navă soră, „Cluj” pe care era un frend de-al meu a păţit o chestie absolut bizară – au pierdut etica.

Se întorceau acasă, făcuseră litoralul atlantic, Spania şi Franţa, trecuseră Biscaya şi la greci au păţit-o. Noroc că era printre insuliţe, adâncimi mici, aveai unde ancora. Au venit acasă traşi la cravată. Aveau ei o fisură la elice, o ştiau. Din cauza asta a început să bată elicea. Şi din bătaie, din rotaţie neuniformă s-a desprins bulonul care ţinea elicea înşurubată pe ax. E un bulon imens, care se strânge cu o cheie gigant, cât doi oameni, uite-o aici la pupa şi la noi. Şi la un moment dat sună la telefon comanda:

— Maşina, de ce aţi oprit motorul?

— N-am oprit nimic, motorul merge.

Căci arborele portelică se învârtea. S-au prins. La pupa nicio învolburare; la greci apa – cristal. A sărit şeful mecanic în apă, s-a băgat doi – trei metri la fund, se vedea perfect, clică nu-i.

Noroc că nu era furtună sau altceva.

Cârma ***adacă ceva rău se poate întâmpla, se va întâmpla Natura e întotdeauna de partea defectelor ascunse”.***

Din Legile lui Murphy

...” Băneasa” mineralier de 55.000 tdw, vapor nou ieşit din şantier din Mangalia. Skiperul nostru era membru al comisiei de recepţie din partea Navromului. Vaporul nu era apt de recepţie. Comisia l-a refuzat. Directorul şantierului, membru în Comitetul Central PCR i-a declarat sabotori şi incapabili şi „ieşiţi afară din birou să dau telefon lui Dăscălescu”. Dăscălescu era prim-ministru. De fapt dacă nu recepţionam nava pe luna respectivă nu luau leafa douăzeci de mii de oameni. A doua zi de la Casa Albă din Constanţa a venit ordin că „întrucât calitatea vaporului e foarte bună” să fie recepţionat de NAVROM. A doua

mână de vopsea s-a dat pe ninsoare. Aşa că l-au luat. Primul voiaj a fost în Oceanul Indian pe muson, furtună 8 – 9. Dacă ţi se blochează cârma pe mare liniştită faci rondouri până ţi se urăşte. Pe furtună treaba-i alta…

De Suez ce să mai vorbim. Nu trimiţi o navă nou ieşită din şantier într-un voiaj oricum. Dar cu cine să vorbeşti, cine să te audă?

Până la urmă mineralierul a făcut figura cu cârma şi nu oriunde ci pe Suez. De două ori!

Prima dată s-a blocat când se trecea spre est, spre Marea Roşie. „Băneasa” s-a suit cu bulbul pe uscat dar cum din fericire se mergea cu Dead slow (în traducere cuvânt cu cuvânt „încet ca mortul”, practic cea mai lentă formă de progresie a vaporului) au dat înapoi şi au coborât de pe fund.

A doua oară au făcut-o pe când se întorceau înapoi din Oceanul Indian. Cârma s-a blocat pe Great Bitter Lake (Marele lac amar), un lac integrat în complexul Canalului de Suez. Cârma s-a blocat bandată, ’nava a părăsit pasa şi a luat-o spre un petrolier chinezesc cu benzină. Blocajul s-a făcut „pe butoane”. Jos la cârmă era şi om care să o manevreze manual. S-a deblocat totuşi tot acţionând butoanele, că până apucai să manevrezi mecanic… şi au reuşit să treacă cam la o sută de metri de petrolier. Nu l-au nimerit, l-au ratat.

Pilotul egiptean s-a făcut mic, s-a băgat sub geamurile de la comandă şi apoi a fugit. Inutil! Dacă erau să-l plesnească explozia mătura şi reşedinţa oficială a lui Mubarak de pe marginea canalului, darămite vaporul.

— Şi apoi?

— Apoi am reparat şi am continuat tranzitarea, că aşa-i meseria. Culmea, de ambele dăţi când s-a blocat era acelaşi timonier. Nu era culpa lui, era culpa navei. Superstiţioşi însă oamenii nu l-au mai lăsat la timonă pe nicio strâmtoare.

La prima blocare de cârmă, la dus, au pocnit o geamandură cu pupa de a sărit în sus ca dopul de la şampanie. Le-a venit scrisoare cu 5.000 de dolari amendă.

La Great Bitter au ras geamandura frecând-o cu corpul încă înainte de ajunge la nivelul comenzii. Că tot canalul e plin de geamanduri. Numai să ieşi de pe pasă. A venit unul gras şi zâmbitor (mai gras ca tine doctore!) cu un plic.

— Ghiciţi ce am aici?

— Ştim, că am mai primit unul la dus!

S-a făcut protest de mare – cum că erau valuri şi au mutat ele geamandura – dar nu a ţinut. Ţiganii îşi scot oricum banii chit că plăteşte compania proprietară a vaporului sau asigurările de la Londra.

*

* * *

Tot un defect al cârmei se pare că a fost cauza pieirii recente a unui vapor românesc.

Patronul marinarilor români este Sfântul Nicolae. În vechime marinarilor li se spunea năeri, de la numele patronului.

De ziua Sfântului Nicolae, „Scăeni" navă de 4800 tdw i s-a blocat un piston de la cârmă.

A rămas bandat, fiind val puternic l-a dat peste cap, şi a fost înecat.

Solaris

Vestul Oceanului Indian. La opt seara este întuneric de smoală, stau liniştit la comandant la o bere şi un video.

Brusc intră secundul. De obicei calm, acum este uşor excitat, tulburat chiar:

— Dom comandant aţi văzut ce-i afară? Triunghiul Bermudelor! Skiperul fuge la hublou şi apoi urcăm cu toţii sus, în comandă. Cerul este fără lună, dar neacoperit de nori, presărat de stele. Marea e albă. Absolut albă! Senzaţia de „déjà vu" mi-a readus în minte platoul nins al Bucegilor, noaptea. Şi poate zborul deasupra unui plafon de nori cu avionul. Aşa ar trebui să arate navigaţia în câmp compact de gheţuri în noaptea polară. Apa nu era fosforescentă – am mai văzut aşa ceva – ci albă, alb gros întinzându-se în placă uniformă cât cuprinzi cu ochii, pierzându-se circular în cerul negru-cenuşiu. Deodată a căzut brusc vântul şi valul. Îmi vine în minte Alan Edgar

Poe. Sunt speriat de-a binelea. Toţi sunt speriaţi. Nimeni din cei de pe comandă, şi sunt destui şi navigă de mult timp – n-a mai văzut aşa ceva. Toţi sunt agitaţi. Emoţiile negative prevalează asupra încântării noului. Comandantul fuge la radar şi îi dă drumul. La 20 mile de noi e o altă navă.

— Poate un OZN?

Gluma în context nu sună deloc deplasat.

Căpitanul spune îngândurat:

— Am citit eu un roman ştiinţifico-fantastic cu unii care au aterizat într-un ocean şi de fapt erau într-un creier enorm.

Ştiu despre ce este vorba, Solaris, de Stanislav Lem! Numai că descoperirea citatului nu mă linişteşte, din contra…

Aprindem un reflector de pe puntea etalon şi îl proptim în apă – e alb verzuie, mai mult verzuie.

Comandantul, gânditor ordonă unuia din timonieri:

— Ia du-te la W.C. Şi lasă să curgă apa mai mult timp, vezi dacă scânteiază (W.C. are apă de mare trasă de pompe).

Omul se întoarce fără ştiri senzaţionale, da, au fost câteva scânteieri dar nu prea multe.

Comandantul pune mâna pe telefon:

— Maşina comunicaţi temperatura la apa de mare.

— 30°C.

Este temperatura obişnuită pentru timpul şi locul unde ne aflăm. Între timp continuăm să plutim în ireal, în afara spaţiului, timpului şi a noastră înşine.

Urcă în comandă, neştiutor la toate cele, dom Romică, şeful telegrafist şi deodată privind pe geam încremeneşte, cosit de realitate:

— Băga-mi-aş…

Omul este absolut înspăimântat.

Contactul cu necunoscutul după mulţi-mulţi ani pe mare. Nimeni nu-i poate oferi nicio explicaţie. Stăm ciorchine pe puntea de comandă, lunecoasă datorită spumei învârtoşate de până acum (iar acum nici vânt, nici

val...) jumătate vrăjiţi, jumătate speriaţi.

Pentru mine este biletul câştigător ca inedit din cele şase tiraje pe mare, voiaje de până acum.

Peste câţiva ani în „Almanahul Mării” editat la Constanţa găsesc o notiţă:

„În Oceanul Indian în largul capului Guardafui se află o „mare de lapte”. Are o lungime de peste 1.000 de km şi apele sale privite la lumina lunii par un câmp de zăpadă. Cauza este fluorescenţa planctonului”.

Ciuca bătăilor în timpul somnului de după-amiază, lovituri puternice în uşă:

— Doctore, repede, că a căzut unul de pe schelă.

Schela era imediat sub comandă, montată pentru a vopsi castelul.

Înălţimea castelului e mare, cât o casă cu trei etaje.

Fug năuc, sigur că voi găsi un mort sau un agonic.

Păţitul, Gică Bendrea, un bărbat tânăr, puţin peste treizeci de ani, este întins în babord, palid, plin de aşchii de rugină (maţagonea), transpirat, cu buzele livide. Antebraţul stâng deformat, coapsa excoriată, nu poate călca pe membrul inferior stâng. Când şi-a desfăcut centura să coboare de pe schelă, să meargă să bea o cafea, s-a rupt saula de care se ţinea. S-a oprit pe o pasarelă după o căzătură de doi metri şi jumătate. Dacă bascula peste balustrada pasarelei pe puntea principală era mort. Vreo şase ore îl păzesc cu grijă – dacă are un ficat sau o splină plesnite? Că de oase, dă-le-n colo. Nu mori de oase rupte. Romică Şoşu stând pe margine comentează:

— Am avut un coleg de clasă, stagiar. L-au pus la vopsit castelul. Era şi mai gras şi a lăsat sfoara de la centură lungă. A căzut şi când s-a lăsat toată greutatea în centură i s-a rupt coloana. Este şi astăzi paralizat.

Gică, devenit pentru restul voiajului de câteva luni bune „Gică ghips” mi-a depănat cât timp l-am îngrijit povestea lui mai puţin obişnuită.

— Nu-i primul ghinion. În 1981, eram la pescării, am aterizat pe apă în Mauritania. Mergeam să schimbăm un echipaj. Pista de aterizare la ăştia este foarte scurtă, fără

rezervă. Dacă nu ai intrat de la capăt, ăla eşti. Era noapte, de sus se vedeau luminile dar mai jos era furtună de nisip şi nu s-a mai văzut nimic. Pilotul care deja a făcut manevra a hotărât să amerizeze. Unii şi-au dat seama, eu nu am simţit nimic, decât zdruncinătura. Avionul s-a rupt dar numai ciocul şi nici ăla complet. Din pasageri au murit doi oameni peste cincizeci de ani, de inimă. Pilotul, cu amândouă picioarele rupte, salva oamenii. Că majoritatea erau lipoveni, matoi rău. Unii ţipau:

— Gata, am ajuns la vapor!

Că văzuseră apa.

Am salvat şi eu câţiva. Era greu, că omul matol atârnă cât nici nu-ţi închipui. După aia mi-a fost frică că se scufundă sau ia foc. A fost unul, timonier, care a fost extraordinar. A scos tot din avion, până la ultimul om. Avionul a rămas să plutească încă un an şi ceva; au venit ţiganii şi i-au furat fotolii, aparatură, tot ce au putut. Apoi s-a dus la fund. De salvat ne-am salvat tot noi. Nu a venit nimeni. Noroc că era la douăzeci-cincizeci de metri de mai şi malul jos, nisipos.

În 1986 ne-am scufundat. Eram cu o navă de pescuit şi ne-a lovit un cipriot cu bulbul. Ne-a făcut o gaură de apă de nouă metri. Nava s-a scufundat în 22 de minute. Am dat rol de abandon şi am coborât bărcile. Ultimii au părăsit nava comandantul, doctorul şi economistul, cam când a ajuns apa la puntea de comandă. Comandantul e şi acum cam straniu. Ne-au dus la ţărmul Mauritaniei că erau mai multe nave de ale noastre în zonă. „Sacul marinarului" nu ne-au dat că de aia erau ţigani. Pe cipriot l-au prins navele noastre (că fugise de la locul coliziunii) şi a rămas arestat în port. Noi cu el nu am mai avut treabă, era problema autorităţilor de la I.P.O. Tulcea.

Nouă ne-au dat nişte salopete şi ne-au trimis acasă. Mâncarea cât am stat în Mauritania, ferească Dumnezeu. Ne-au dus cu avionul până la Băneasa şi de aici cu un alt avion mai mic până la Kogălniceanu de Tulcea. Aici au venit nemernicii să ne facă vamă! Nu aveam nimic, eram în salopete, doar câţiva din noi aveau câte o plasă în mână.

Ne-am dus la cadre la IPO Tulcea, şeful de cadre ne-a dat pe stat de plată bani împrumut şi am plecat cu trenul acasă. Că bani de aia ne-a împrumutat întreprinderea să avem de tren. Era de opt martie. Noi tot în salopete. Peste un an eram cu alt pescador şi au tras cu tunul în noi. Cei de la Frontul Polisario, din Sahara Spaniolă. Câteva obuze, toate în castel. Atunci ne-au murit trei ofiţeri. Ei, când navigam pe „Carpaţi” – mineralier de 25.000 tone, făcut în Japonia – ne-a luat foc maşina. Mai exact baleiajul. Focul s-a întins şi pe coridoare. Am luptat cu focul trei ore – cu bioxid de carbon, cu manicile – şi până la urmă am dat rol de abandon.

— Era zi sau era noapte?

— În plină zi. Stăteam în barcă şi ne uitam cum arde. Numai că după un timp s-a oprit. Ne-am urcat la loc. Vreo trei săptămâni am stat fără curent până l-am reparat. Noaptea stăteam cu lămpi la prova ca să nu dea careva peste noi. Am reparat un D.G., mai aveam unul românesc, slab. Uneori când aveam nevoie de curent opream vaporul. Ne-am târât cu greu până acasă. Anul trecut am căzut de două ori în magazie. Odată vreo 14 metri, dar pe o coastă a corpului, mi s-a agăţat mâna de ceva, m-am julit tare dar a mai frânat. Şi am căzut în picioare. Aveam cizme de piele cu talpă groasă. Au amortizat că altfel îmi spărgeam călcâiele. Odată, tot anul trecut am fost gata să cad pe spate de la patru metri. Sudam o ţeavă şi eram prins în centură. Dar a căzut o zgură pe plasticul care ţinea centura, l-a topit şi s-a detaşat. Am căzut pe spate. Căpitanul care era jos – sudam cu rândul – era pregătit să mă prindă în braţe sau măcar să frâneze, să nu cad în cap.

Aveam într-o mână masca de sudat şi în alta aparatul care mergea. Le-am aruncat instinctiv – cu ocazia asta m-am şi curentat – şi m-am prins cu o mână de ţeavă. Am scăpat dar tare aproape de moarte am fost…

…Mi-am luat maşină, din străinătate, am adus-o pe covertă.

Nevasta a zis:

— Să mergem să o citească popa.

Eu îs din Piatra Neamţ. M-am dus la mănăstirea Bistriţa. Mi-a citit. Am umplut maşina cu iconiţe. Şi peste trei zile mi-a sărit pivotul din faţă. Am rămas în trei roţi şi fără direcţie. Am intrat pe contrasens. Era şi curbă. Noroc că nu a venit nimic din faţă.

Război şi marinărie

...Azi-noapte au pornit ăia din maşină pompa de incendiu. Păcănea a naibii ca o mitralieră. M-am întins pe podea, la chiuvetă. De abia după aia m-am prins ce e. Că noi am mai păţit aşa ceva. Veneam cu minereu din Brazilia. Era cam trei şi jumătate noaptea. Şi deodată o explozie şi a trecut ceva şuierând peste punte. Era cam la coasta Mauritaniei. Pe urmă am aflat că au prins ăia un vas rusesc cu armament. Şi au zis că şi noi suntem cu treaba. Care erau din ei e greu de spus că se lupta Marocul, Mauritania şi Frontul Polisario. Cei din comandă au pornit alarma şi au ordonat în maşină să stingă toate luminile. Au mai tras un obuz şi ne-au lăsat.

Amândouă au căzut foarte departe de navă. A mai păţit o navă românească aşa ceva, după noi. Oricum noi, care băteam Brazilia, nu ne mai apropiam de ţărmul african la mai puţin de 70 – 80 de mile. Navigam după stele că nu aveam satelit. Odată ne-a oprit un portavion american. Imens.

— Cine sunteţi şi unde mergeţi?

— Gibraltar – Constanţa.

— O.K., daţi-i drumul.

Suntem cu toţii uşor neliniştiţi. Vom descărca în Zadar, în Croaţia. În fosta Iugoslavie războiul e în toi. În toată lumea fierbe câte ceva, mocneşte aici, arde dincolo. A ascultat Romică Zarganul la „Europa Liberă”:

— Şi, doctore, e scandal iar cu Irakul. Saddam iar bombardează pe ai lui. Pe curţi. Ba nu, în sud, pe sciţi.

Cu musulmanii ăştia numai necazuri. S-au băgat şi în Bosnia.

— Ei dacă vin musulmanii la putere în Europa... Că eu tot am nume turcesc – că pe turceşte Bacalbaşa înseamnă şeful băcanilor – trec la islamism. Ei atunci o să

vedeţi voi cum vă regulez, tovarăşilor. Că ai fost tu Zargane secretar de partid acum o să fie rândul meu să ajung imam. Lasă că te turcesc eu, nenorocitule!

Gluma e glumă dar neliniştea generală. Totul este ca până ajungem să nu dăm de război serios acolo. Că atunci scenariul este cunoscut – nimeni nu coboară la ţărm, maşina e tot timpul la cald, parâmele gata de molat – dacă e nevoie chiar se taie. Aşa păţeau ai noştri când mergeau la Beirut. Cum începeau să cadă obuze în port o tăiau în radă şi aşteptau până îi chema înapoi.

— Poţi s-o iei fără să o bănuieşti măcar. Am avut un coleg pe „Plătăreşti”. Era în perioada războiului Irak-Iran. Dimineaţa pe la zece.

Tocmai au plecat de la nostrom unde ăştia care erau de zi îşi beau cafeaua. Şi brusc, fără niciun preaviz – două rachete. Una în cabina nostromului, de unde lumea de abia ieşise, erau pe scări, şi alta în comandă. Rănit a fost numai comandantul de câteva schije. Fum, scurtcircuite, flăcări, tabla care pocnea, toţi aruncaţi pe burtă. Ca la balamuc…

Sus, în comandă, au văzut doar două vedete la orizont şi apoi, brusc, rachetele. Greşeala a fost tot a alor noştri. Că au intrat ca proştii într-o zonă interzisă. S-a comunicat, ofiţerul radiotelegrafist se pare că a prins-o, a dat-o sau nu ofiţerului doi, care răspunde de navigaţie, ăla a trecut-o sau nu pe hartă. Fapt e că au intrat unde nu era bine. Absolut toţi după chestia asta au zis că ei, cu vaporul, nu se mai întorc acasă. Erau toţi mari. Fac, dreg, îmi bag… Da’ eu! S-a trimis telegramă companiei să-i schimbe. Dar compania – mâlc. Ce să facă? Să rămâi pe cheu la Dubai? Nu a îndrăznit nimeni. Ei s-au dat crocodili şi tot ei au băgat coada între picioare. Au cerut protecţie de la americani, englezi, ruşi, că ăia aveau nave de război. Dar le aveau pentru a-i lor. Până la urmă s-au lipit blat, ca o rudă săracă, în coada unui convoi care ieşea din Dubai.

— Ştii doctore cum au ars ăia de pe „Parâng”? Navă de pescuit oceanic. Nu ai voie să pescuieşti la ţărmul altora decât cu licenţă. Sunt zone de interes economic. Dacă nu ai licenţă cică furi şi te pot aresta cu navă cu tot.

Numai că la ţărmul Africii ăia nu umblă cu arestarea şi cu drepturile omului. Ăia umblă cu tunul. Parângul s-a băgat noaptea „în grădină", în apele exclusive ale ălora, blat, hoţeşte, cu luminile stinse. Dar ăia s-au prins. Au bulit „Parângul" eu artileria de coastă. S-a lăsat cu trei morţi, unui radiotelegrafist i-au scos un ochi. Băieţii noştri s-au băgat bieţii de ei în cală, între baloţii cu peşte congelat. O navă de pescuit are multă aparatură de aceea când arde este mai rău decât cu una obişnuită. Au tras animalele alea în bietul „Parâng" până a ars ca o torţă. A venit o navă românească să-i salveze, au tras, a plecat; a venit al doilea vas românesc, l-au iertat şi a luat „Parângul" la remorcaj. Au stins nava până la urmă dar a rămas şi astăzi numai scheletul din ea.

Fetele de la Bangkok

Necesity is the mother of strânge bedfellows.

Farber sfourth law

They are like moskitos. They come andjjo and you take malaria.

...Fete bune thailandezele. Şi pe inima şi pe punga românului.

— Dar în Nord?

— Nu-mi place. Scump şi pun ele condiţii. Una a rămas în cizme. Cizme peste genunchi.

— De ce nu le dai jos?

— Nu le dau că ţin acolo banii să nu mi-i fure.

Am încercat să o trag de ţâţe şi s-a oţărât.

— Bă tu ai venit aici să mă regulezi sau să mă tragi de ţâţe?

Nu-mi place.

De coreene ce să mai vorbim. A stat vaporul nostru în Coreea de Sud, la Ulsan. Băutura – acceptabilă. Cel mai ieftin alcool era un rachiu de orez, trei dolari sticla de doi litri. Dar fetele! Femei scumpe – o sută de parai noaptea. S-a dus un moldovean, ofiţer trei, la una. L-a dat afară la trei noaptea, i-a oprit douăzeci de parai. I-a dat înapoi restul banilor ba chiar i-a plătit şi taxiul. Du-te-n mă-ta, mârlane! Că ălea erau obişnuite cu tipi beţi care dădeau de

câteva ori din fund ori moldoveanul era gospodar, temeinic şi înţelegea să-şi scoată banii integral. De aşa client n-avea nevoie. Mai bine lipsă!

În Thailanda vin la bord treizeci-patruzeci de fete. Preferă vapoarele româneşti, ba chiar există o anumită specializare pe ţări. Românii sunt săraci dar veseli, cheflii şi nu fac porcării. Grecii plătesc bine dar le bat, uneori le torturează şi au fost cazuri şi de fete omorâte.

Primul lucru thailandezele se interesează cât stă nava. Dacă află că e staţionare lungă jumătate din ele pleacă imediat. Una este când se stă două zile – că organul începe să curgă doar în a treia – şi alta e două săptămâni. Aşa că staţionarea lungă e o garanţie că rămân doar cele sănătoase.

Ko-Sin-Khang, ajun de Anul Nou.

Sosesc ameţit, obosit după un drum lung cu avionul până la Bangkok, apoi camionetă, ambuscat între bagaje pe şosele aglomerate ale Thailandei, apoi şalupă prin radă…

La navă, guleai cu fetele de Thailanda. Un bar cu whisky execrabil şi bere scumpă ţinut de Mama San, patroana. Bucătăria este cărată odată cu fetele la bord, îşi gătesc singure un orez extrem de condimentat.

Chiar dacă nu faci consumaţie la fete trebuie să ai obrazul să mai iei o bere – două să ţii tonusul economic, asta chit că ai destulă bere bună la cutie metalică din drepturile de hidratare în zone de exces termic. Dacă eşti suficient de beat totul e O.K. şi fetele sunt superbe. Eu nu sunt suficient de beat. Fetele nu sunt chiar superbe şi îmi este o frică animalică de S.I.D.A. Nu consum şi mai ales dau un exemplu prost. Asta se taxează.

Beată, cu casca de plastic lucitor (de protecţie) a unuia din membrii echipajului în cap pusă oblic, într-o poziţie imposibilă, clătinându-se pe scările înclinate dintre punţi Mui-Mui mă înfierează public, fixându-mă cu un deget acuzator şi răcnind:

— Doctor labagiu!

Nu mă supăr. Accept critica. Ce fel de marinar e ăla

care nu riscă? Mui-Mui este slabă, tot timpul beată şi extrem de activă. Mui-Mui nu e suedeză, Mui-Mui e muedeză.

Muie este traducerea în romanian slang a anglo-saxonului oral sex. Dă-i cinci dolari şi Mui-Mui va face minuni.

Numele ei este de fapt o ecolalie profesională, se traduce prin „de două ori", cum era pe vremuri la sovietici „de două ori erou al Uniunii Sovietice". Cum se schimbă echipajul Mui-Mui dă lovitură dublă, precum numele său: şi cei ce pleacă şi cei ce vin. Cei care pleacă spre casă au stat opt luni pe mare şi ca atare sunt năuci, complet sonaţi şi mai ales mai tot timpul beţi.

Ce mai contează cinci dolari? Mui-Mui.

În timp ce macaraua pod de la pupa coboară cu paietul carabalâcul echipei care pleacă (pachete, genţi, televizoare...) Mui-Mui deserveşte la cerere un motorist beat la botul calului de plecare, la scenă deschisă, pe una din scările exterioare.

Probabil se conducere după principiul unui veterinar român care întrebat de ce taie scroafa pe viu când o castrează, neomeneşte, fără nicio anestezie a răspuns scurt: Să guiţe, să afle satul că a venit veterinarul. Mui-Mui practică un comerţ de întâmpinare cu incitare vizuală.

Dintre fetele din Thailanda mai este şi „Muta". „Muta" nu e mută că vorbeşte puţin, e mută de-a binelea, scoate numai sunete nearticulate. Asta o face să aibă mai puţină căutare şi uneori rămâne pe dinafară. Mai mănâncă şi ea pe lângă fete, mai bea una mică... Muta are un băiat deja mărişor făcut cu un timonier român. Nu din dragoste a fost păstrat băiatul ci din nebăgare de seamă iar când sarcina a fost mai mare din lipsă de parale.

Rămasă fără bani şi fără angajament se bălăbăneşte pe navă şi devin fără voia mea sponsor:

— Dă-i şi ei nişte bani să ajungă acasă că n-are şi nu şi-a găsit pe nimeni... mă convinge o colegă, ajunsă peste intenţiile mele bune la mine în cabină. (Doctore nu fii neam prost. Chiar te zgârceşti pentru douăzeci de dolari...

Şi ca să nu fiu neam prost…)

Îi dau paralele, îmi mulţumeşte cu câteva icnituri nearticulate şi peste două ore o văd beată pulbere pe punte.

Banii mei, banii mei, ce-ai făcut mata cu ei…

Fetele însă sunt în majoritate fete bune, alungate de sărăcie în meseria asta, cărora le plac românii fiindcă ştiu să se distreze şi nu sunt violenţi cu femeia, fete care odată instalate pentru câteva zile în cabina ta se simt stăpâna casei cu toate obligaţiile care revin acesteia. Cabina va luci de curăţenie cum nu a fost ea niciodată, rufele sunt spălate, călcate, împachetate. Stăpâna casei are grijă şi de programul tău.

Una din gagici bate cu pumnul în uşa lui Aurică strungarul:

— Ori că, open bă! La muncă.

Fetele au învăţat în timp, binişor româneşte.

Dacă o întrebi unde e Petre îţi răspunde cu mândria femeii a cărei bărbat munceşte, face bani:

— La munca, la maşina.

Am cunoscut fete excelente la care mă gândesc şi acum cu un deosebit respect. O fată liniştită, îmbrăcată neprovocator, care îl aştepta pe unul din colegii noştri cu care s-a întâlnit de câteva ori în alte voiaje s-au plăcut şi s-au potrivit. O femeie neostentativă care face această meserie ca să-şi întreţină pe cei doi copii şi o mamă bătrână. Colegul meu de voiaj nu are încă bani, a adus nişte servicii de porţelan şi sticle de şampanie, nu a reuşit încă să le „dea”.

Fata merge şi îşi amanetează cerceii de aur, vor cheltui banii pe care final după ce îşi face comerţul ei îi va restitui plus spezele. Niciunul din ei beat, niciunul din ei strident. Un domn şi o doamnă, cuplu discret în cel mai bun sens al cuvântului. Îmi aduc aminte şi acum cu plăcere (ba chiar şi cu o oarecare dorinţă) de figura tonică, plăcută, de politeţea exact dozată faţă de mine (om mai în vârstă în echipaj şi medic) a prietenei de câteva zile a lui Tavi, amicul meu ofiţer mecanic bănăţean navigând de

nevoie ca motorist. Fată care ne-a plimbat şi ne-a arătat Bangkokul. Într-o seară s-a stricat aerul condiţionat pe navă. Asta pe fluviu înseamnă căldură înfiorătoare şi ţânţari. Nu mai poţi sta în cabină. În cheful monstru de la puntea pupa fata, pe care o luase Gică Strungarul (deşi ştia – şi ştiam şi eu, mai navigasem cu el – că are o blenoragie cronică netratată) l-a plăcut violent pe Tavi. Şi Tavi aşijderea. Sorry Gică, nu te supăra, ia-ţi banii înapoi, noi rămânem împreună. S-a lăsat cu bună înţelegere fără caft. Tavi e un tip cu o oarecare prestaţie. Şi spre bucuria mea fără niciun fel de boli după aventura thailandeză. Probabil că ori fata era un organism de excepţie ori alcoolul din Tavi rade tot ce este viu. Pur şi simplu îl bagă în spirt.

Relaţia cu thailandezele e o relaţie care transcende banul.

Ele vor mai mult şi când se simt trădate, plusează.

...Eu doctore la Ko San Chang am avut patru gagici. De fapt trei şi jumătate că una o aveam în coproprietate cu un motorist. Lucram simultan „la două capete" cu el.

Din astea una era „de bază". Şi la un moment dat s-a trezit în plus. Îmi plăcea mie una cu părul împletit „în socare", ciupită de vărsat pe obraji. Arăta excelent dar final a fost plasă că nu le avea... Şi atunci am dat titularei banii, cât ne înţelesesem să: i dau pe toată staţionarea şi i-am zis că-i liberă. Normal într-o negustorie femeia ar fi trebuit să se bucure. Nici vorbă însă de aşa ceva. A declarat că nu pleacă şi a luat o lamă să-şi taie venele. I-am luat cu greu lama din mână, i-am ascuns restul de lame (erau lamele mele de bărbierit) şi am controlat-o şi în geantă după lucruri tăioase. Şi am lăsat-o la mine. Că eu sunt păţit doctore! La fel a procedat şi un mecanic doi care a ţinut-o pe una vreo două săptămâni la Bangkok şi după aia s-a săturat. Că tipa făcea pe geloasa ori el voia mult şi variat iar vaporul era plin de fete. Şi ce crezi, nebuna şi-a tăiat venele de la ambele mâini. A venit doctorul, a pansat-o, ehei, tărăboi mare... Numai de aşa ceva nu aveam nevoie.

Şi totuşi cum sunt thailandezele? Iată ce scrie un expert:

„Mângâie ca nimeni altele şi au un sex ca o pisică. Dacă apuci să le încerci, nu mai ai scăpare. Ai încurcat-o când îţi spune: Nu mai vreau bani de la tine, vreau să stau cu tine pentru că te iubesc”.

Cât despre mine nu vă pot spune nimic. Mi-au băgat pe gât o thailandeză (care culmea nu era nici diailandeză ci cambodgiană) pe baza principiului „nu fi neam prost şi zgârcit”, mi-am făcut datoria o singură dată, eram şi beat, dar mai ales îmi era aşa de frică de SIDA că nu am înţeles absolut nimic. Unii zic că instinctul sexual e mai puternic ca cel de supravieţuire. O fi, dar la mine este invers.

Pasageri clandestini

„Bârladul” a pus prova pe Ko San Khang unde suntem ancoraţi la încărcare. Merge din Constanţa în Coreea pentru reparaţii, nu are ce căuta în golful Siam dar ţine cu tot dinadinsul să ne dea doi indivizi pe care i-au descoperit după o lună de voiaj între magazia unu şi doi, murdari şi vai de ei. Trăiau în tunelul ce uneşte maşina cu compartimentul motoare din prova. Tunelul merge pe deasupra dublului fund şi e făcut pentru tubulaturi şi ca să poţi ajunge la utilajele din prova pe furtună fără să te spele marea. E o intrare în tunel, un puţ, pe la mijlocul navei. Intruşii circulau noaptea. Au observat oamenii că se umblă la bucătărie, că se fură pâine. Intrau prin hublou. Şi odată i-au văzut la colţul castelului. Au făcut o vânătoare cu lanternele şi i-au prins. N-au mai avut timp să intre în tunel.

Am primit o telegramă de la Petromin, compania noastră:

„Veţi ambarca doi transfugi de pe nava Bârlad”.

Căpitanul este revoltat: ce semnificaţie are astăzi, după revoluţie, cuvântul transfug? De altfel pe o altă navă pe care navigase căpitanul au vrut să le bage pe gât, înainte de 1989, nişte transfugi adevăraţi care voiau să sară gardul comunismului. Mergeau spre ţară pe lângă Cap Pasero, Sicilia. La apelativul „Ai noştri, ai noştri” un

stagiar naiv a răspuns. Skiperul aflând ce vor le-a comunicat că merg la patru mile de coastă (mergeau la 14 mile!) şi timp de un sfert de oră după aceea a jucat comedia cum că-i cheamă la radiotelefon şi nu-i aude, auzindu-i evident perfect. Nimeni nu vrea complicaţii.

Noi urmează să tranzităm pasagerii clandestini între „Bârlad” şi o navă românească din Mediterana care să meargă spre ţară.

„Bârladul” fratele nostru geamăn (este o navă din aceeaşi serie de 55.000 tdw fabricată la Mangalia) ne-a interceptat la gura golfului Siam.

Lungi pertractări prin radiotelefon la întâlnire, cine coboară barca. Lansarea unei bărci pe mare e totdeauna o poveste cu cântec. Bârladul nu vrea să o coboare.

— Avem defecţiuni, voi abia aţi ieşit din şantier, noi urmează să intrăm.

Comandantul nostru este ferm:

— Nu putem coborî barca, am aşteptat deja trei ore, am anunţat ETA Singapore (estimated time of arrival), navigăm în cont străin, suntem încărcaţi cu marfa. Se pare că argumentaţia are efect. Prin geamurile comenzii începe să se zărească bondarul bărcii pe apă. Apoi vine tot mai aproape şi mă duc în căldura înăbuşitoare de afară să-i întâmpin la scară. Se aruncă scara de pilot, grea, cu treptele de lemn gros. Barca orange cu motorul pufăind scurt este trasă la bordul nostru. Apar şi fugarii. Despre unul ni se comunicase că e aşa că „îl pui într-o pungă de un leu şi nu se rupe”. Nu-i chiar cum ni s-a spus. Tatuaţi pe antebraţe. Păr lung strâns cu bandă pe frunte. Tot bagajul e o plasă de un leu. Se pare că aveau şi bani şi bagaje dar au făcut dintr-un paiet o plută la Singapore şi voiau să plece noaptea cu ea. Numai că niciunul nu ştiau să înoate. Au tăiat saula de la plută şi au rămas la bord.

Clandestinii au fost descoperiţi în radă la Colombo, în Ceylon. Au fost băgaţi la o cabină, trataţi omeneşte, hrăniţi, puşi la muncă pe punte.

Unul din ei are trei condamnări.

Asistentul medical de pe „Bârlad” îmi povesteşte

îngrijorat:

— Eu am făcut serviciu trei luni la închisoarea Poarta Albă, n-aveam post şi nu am putut să mă angajez decât acolo. Era după amnistie, n-au rămas decât cei mai răi. Mecle din astea am văzut eu acolo...

Românul e culant. De Anul Nou i-am invitat şi pe cei doi fugari la masă, de sunt şi ei români. S-au îmbătat şi unul din ei şi-a adus aminte cum i-a găsit echipajul între magazii şi le-a stricat călătoria. A pus mâna pe cuţit (unul din echipaj susţine că ar fi afirmat şi că „pentru cinci dolari vă tai gâtul la toţi"), până la urmă a fost bătut aproape de moarte, vânăt tot. În tot cazul se pare că fugarul a dat primul în şefal mecanic. Apoi s-a manifestat din plin avantajul numeric.

Omul îmi relatează îngrozit:

— Pe unul din ei l-a aruncat peste bord. Noaptea, în mers, el neştiind să înoate. Noroc că s-a prins cu o mână de o bară şi atârna aşa. S-au repezit alţii şi l-au prins de haine. Altfel să vezi ce extemporal dădeam în ţară...

Deci aveam la bord doi delincvenţi, puşi pe rele.

S-a hotărât să fie băgaţi într-o cabină cu fluturii blocaţi cu cheia la hublou, se preconizase şi sudarea gratiilor.

La unul din cei doi s-a găsit (mai exact l-a declarat când a fost întrebat) un cuţit mai deosebit.

Nostromul mă lămureşte:

— Dom' doctor eu am făcut armata la trupele de intervenţie, la securitate. Ăsta nu e cuţit, e baionetă. E cu trei muchii, cu coadă grea, cu plumb în ea. Asta o aruncă de la douăzeci de metri. Tehnică de puşcărie.

De altfel unul din fugari ne spune senin că a stat şapte ani în puşcărie pentru tâlhărie şi viol. Secundul le-a ţinut un speach. S-a recomandat (nume şi funcţie), a spus că sarcina lui este să-i transporte, că din punctul lui de vedere îi este indiferent dacă sar la baltă – să se descurce singuri cu rechinii şi şerpii – dar dacă un membru al echipajului va suferi ceva ei vor suferi înzecit. Dacă au să se plângă contra unui membru al echipajului să o facă la

el. Nu au voie decât pe puntea de la nivelul lor, cabină, masă.

Dacă vor fi văzuţi în altă parte vor fi încuiaţi în cabine. Pe vapor nu figurează decât ca două porţii de mâncare, în niciun alt fel de acte. Dacă supără oamenii pot dispare foarte uşor. Indivizii borfaşi – borfaşi dar când le-a spus-o detaşat, cu aerul lui de fost sportiv de performanţă, sigur pe el şi pe funcţie, mai ales la ultima parte a discursului s-au schimbat la faţă.

Fiecare din noi e îngrijorat însă în felul său.

Comandantul trimite o telegramă la PETROMIN cu specificaţia Top Urgent:

„Confiscat cutzite la cei doi preluaţi de pe Bârlad. Stop. Momentan legatzi în cabină, hrană suficientă. Stop. Propun predarea lor autorităţilor din Singapore fiind un pericol pentru echipaj. Stop. Paza zilnic în faţa cabinei. Stop. Amândoi foşti puşcăriaşi pentru viol-tâlhărie. Stop. Dacă nu primim instructziuni vor fi predatzi autorităţilor din Singapore. Cu respect”.

Numai că cei de la companie, alţi borfaşi. Îi doare pe ei de noi! Eu nu mai ies să arunc noaptea gunoiul. Nu că mi-e frică dar oricum…

Cel mai revoltat este Tovarăşul Adam, proaspăt promovat timonier care are şi el o mecla ce ar trezi ceva nelinişti dacă te-ai întâlni cu el noaptea pe o stradă pustie.

— Ăştia sunt nebuni. Dacă tipii vor să coboare la Singapore unul se ascunde şi altul merge cu sticla de benzină la buteliile de bioxid de carbon. Riscă el dar şi noi. Obţine orice. Sau intră noaptea în maşină, îi dă ăluia în cap şi începe să închidă la valvule…

Clandestinii vor fi livraţi navei „Uricani” care ne va aştepta la adăpost undeva pe lângă cap Matapan.

„Bârladul” ne-a aşteptat şapte zile, două în derivă ca să ne dea fugarii. Fugarii ăştia încep să coste flota cât greutatea lor în aur. Dar dacă „Bârladul” îi ducea în Coreea şi li se luau bilete de avion (mult mai ieftin) nu aveau cum deconta.

Cu deviatul vapoarelor e precum a zis un amic al meu

chirurg la un chef:

„Vin beţi cât vreţi, atenţie la apa minerală, că aia e pe bani”.

Fugarii nu ni-i ia „Uricani” ci „Anina”.

Hulă, mergem când uşor în sus, când uşor în jos, de ruliu ne scapă vântul care ne susţine dintr-un bord.

Vom face o „dublă” cu Anina, se va lipi de noi?

Pentru „Anina” chestiunea se reduce la acostarea la un cheu de 220 de metri, suntem lungi şi scunzi, afundaţi în apă de încărcătura de tapioca. Până la urmă vin la noi cu barca. În noapte, în binoclu printre luminile castelului de pe Anina” se văd figurile oamenilor care se agită şi apoi umbra bărcii care coboară, începe să strănute motorul şi încet-încet vine în babordul nostru, portocalie, cu brâu de sclipici reflectorizant, oscilând violent pe valuri. Fugarii coboară pe scara de pilot, ajung în fundul bărcii, unul ţine în braţe un carton de Assos, cadou de la echipaj. Sus, deasupra bărcii care saltă pe hulă, la copastie, o bună parte din oamenii noştri, să-şi ia rămas bun. Fugarii s-au comportat bine, au pus mâna şi au făcut treabă. Ştiu să muncească.

— La revedere şi succes data viitoare.

— Data viitoare mergem în America!

— Noi cei de la bucătărie vă mulţumim pentru tot.

— Şi puntea vă mulţumeşte. Ne-aţi ajutat mult.

La RTF au şi comunicat pe Anina” că sunt băieţi buni şi au făcut treabă. Cuţitele au rămas totuşi încuiate în birou la comandant. Nu le-a dat ca să nu aibă necazuri cum că i-a găsit cu arme.

Spre dimineaţă secundul în cart este nervos. Pentru întâlnirea cu „Anina” s-a scos la prova o parâmă. Peste noapte nu a fost băgată în magazie (cum s-a ordonat) ci a rămas acolo.

— Ştii bă idiotule ce se întâmplă dacă o ia furtuna şi o prinde elicea? Se opreşte Principalul.

Astă noapte n-a fost noapte, a fost jumătate moarte! (Furtună la sud de Creta)

„Dacă ţii într-adevăr să afli cât de bătrân e

pământul, aruncă-ţi ochii peste mare pe timp de furtună. Imensitatea ei cenuşie, valurile încreţite de vânt, spuma care colcăie şi se zvârcoleşte în valuri ca şuviţele de păr încâlcite, toate dau furtunii pe mare o înfăţişare încărunţită, lipsită de strălucire, mohorâtă, fără licăriri de parcă marea ar fi fost zămislită chiar şi înaintea luminii".

Joseph Conrad

M-au sculat iluminările violente ale fulgerelor prin hublou, şuieratul vântului şi a apei pulverizate, zguduirile şi opintelile fierului sub mine.

Bobiţă, metisul de pechinez cu şorecar, care doarme la mine este neliniştit şi el. Mă simte sau presimte? Urc în comandă jumătate speriat, jumătate dornic să văd spectacolul uluitor al flashurilor luminoase. Succedare violentă, fără pauze. Tablou unic pe care nici ceilalţi, adunaţi cu toţii în comandă, nu-l mai văzuseră. Lumini sincopate de discotecă în care retina nu are timpul să reţină, să fixeze imagini de abia dezvăluite. Pe punte nu poţi respira din cauza vântului şi a apei pulverizate şi învârtoşate. Vânt peste 9 (spre 10), marea 7 – 8, val greu de travers, putând oricând rupe un vapor lung ca ăsta – 230 metri. Noroc că fiind încărcat cu tapioca este elastic. Să fi avut minereu de fier, atunci să vezi cum făcea ca Hopa Mitică.

Cu o zi înainte s-au dat ordine de amarare a tot şi toate. Ordinele nu au fost respectate. Pe punte joacă butoaie, poarta de la spargere-val este deschisă când o să le intre apă în baracă sau la maşină atunci o să le vină mintea la cap), pe puntea bărcilor se rostogoleşte ceva greu în întuneric – este găsit, o ţeavă, pe care unii o aruncă la baltă.

Secundul urcă în comandă în ciorapi! Aici filmul ăsta începe să nu îmi mai placă, secundul e domnos şi morgos. Ăsta în ciorapi pe comandă... Controverse. Secundul propune să cotim dreapta spre coastele: Cretei, patruzeci de mile. Vom fi cu prova în val şi în caz de nevoie putem ancora. Skiperul este contra – nu e loc de ancorat în Creta.

O luăm spre ţărmul libian cu val în pupa. Între timp cobor la baracă, îngrijorat mai mult de sticlele de băutură. Găsesc între cioburile ascuţite a celor două pahare grele cu sigla Navrom – caiete, ochelarii, creioane, cărţi. De la careul ofiţeri s-a adunat a doua zi două găleţi de cioburi. Urc în comandă să iau mătura şi făraşul. Deşi sunt obosit nu-mi pot permite să calc în cioburi. Sus aceeaşi succesiune de flashuri albe care deschid în faţa ochilor marea învolburată, albul valurilor zdrenţuite ce sar peste covertă. Presiunea la barometru 1010 a scăzut brusc întâi cu cinci milimetri, apoi cu alţi cinci. Ce o să mai urmeze? Nimeni nu poate ghici. În acest moment pe comandă sună telefonul.

Şeful mecanic, din maşină:

— Bate un piston, numărul trei.

Asta chiar că nu îmi place deloc, la fel ca şi secundul în ciorapi.

— Câte pistoane are motorul principal?

— Şase.

— M-am liniştit, mi-era frică că are două ca Trabantul meu.

Lumea râde dar pe toţi îi simt încordaţi.

Mă dus să îmi iau din dispensar jacheta de salvare. Meşterul lemnar care e prima dată pe mare (până acum făcea scaune şi repara broaşte la Navrom) e deja îmbrăcat în vesta orange.

A doua zi majoritatea marinarilor, inclusiv Bobiţă, varsă. Împart împreună cu nostromul (pe post de dădacă) Emetiral. Canalul Suez a fost închis iar Petromin îşi caută în draci unul din petroliere care ţine la capă.

De la telegrafişti aflu că ieri sau alaltăieri s-a scufundat din cauza bulăului o navă rusească la cincizeci de mile de coasta bulgărească din Marea Neagră. Le soufle de boulet!

Peste două zile reuşesc să descâlcesc scenariul de la „specialist”, cel care urcase în ciorapi în comandă.

Îl declanşez cu o întrebare voit tâmpă, pe ăsta numai enervarea îl face vorbăreţ:

— A fost periculos?

— Dacă era periculos nu urcam pe puntea de comandă. Am urcat că nu era periculos... Riscul nu era valul din travers ci faptul că era neregulat. Un val din prova şi apoi unul din pupa puteau torsiona... şi pe urmă cum să ştim cum e tabla. Poate are fisuri. De riscat ĂŞTIA (proprietarii navei) nu-şi riscă vaporul, că e asigurat. Adică banii nu şi-i pierd. Trebuie pus în furtună ori cu prova pe val, dar sub un anumit unghi să se suie valul pe lângă el, nu să-i deie măciuci, ciocane, sau şi mai bine cu pupa. Noroc că vaporul calcă foarte bine. E „carnea" lui bună, marfa care îl lestează, toate la un loc. Oricum e conceput ca o navă transoceanică făcută să înfrunte furtuna nu să fugă de ea. Şi a fost supusă şi unei verificări fără să existe intenţia. Nava a prins patru taifune în Coreea. Era legată la cheu, au dat-o afară că o zdrobea. Dar nu era balastată, nu avea nici capace pe magazii. Condiţii ideale de scufundare. Au zis toţi că e sfârşitul. La un moment dat cât era nava de înaltă a pus-o furtuna în cur şi urca valul pe pupa. Dar a ţinut. O măsură a forţei valului este că la bulău ne-a rupt reflectorul de la scara de pilot – ori ăla era sudat de bordaj.

Iar centura de salvare din infirmerie degeaba ţi-ai adus-o. Secundul zâmbeşte. Oricum doctore erai mort cu centură sau fără. Mureai de frică.

— Dar tu?

— Eu dacă reuşeam să ajung la apă aveam şanse de salvare.

Când totul s-a gătat, a doua zi, spun gânditor:

— Să-l fi pus pe Şefii să filmeze.

Şeful mecanic e posesorul unicei videocamere de pe vapor.

Secundul e enervat şi oripilat.

— Vrei să-l mânii pe Dumnezeu?

Nu suportă să se vorbească despre accidente, naufragii şi alte asemenea. Despre mare până la furtună spunea MAREA A FOST BUNĂ CU NOI. O spunea cu un respect al mării la nivelul animistului din sahelul african.

Poartă un gris-gris creştin, o madonă pandantiv (ce-i drept de aur masiv – protecţie, bijuterie, artă şi valori la purtător în acelaşi timp).

După bălăbăneala de la Sud Creta avem o gaură în bordaj cam 40 pe 40 centimetri care comunică cu magazia din forpik prin care se vede cerul. Ancora, prost fixată, a bulit bordajul.

Dar de abia mai târziu voi pricepe că numai diletanţii pot fi fericiţi. La Rotterdam, unde ajungem fără evenimente, avem inspecţie de la clubul – societate de asigurare P & I din Anglia. Inspector comandantul Johnson, englez care a lucrat la o societate de navigaţie din Hong-Kong şi s-a transferat ca să fie mai aproape de casă. Umblă la el cu un home-computer unde are totul, inclusiv toate rapoartele pe care le-a făcut la nave.

Concluziile comandantului Johnson: Din punct de vedere al P & I nava este „inacceptable”. S-a găsit o sudură desfăcută în pereţii magaziilor, vreo 40 de centimetri. Îl deranjează mai ales plăcile – solzi de rugină de pe punţi.

...Dacă treceţi cu el Biscaya va fi ultima dată. Nu e normal ca pentru câteva zeci de mii de dolari compania să rişte viaţa a 34 de oameni.

Dar ce s-a întâmplat realmente la sud de Creta am înţeles pe deplin câteva luni mai târziu când eram ancoraţi, în radă, la coastele Braziliei. Ceaţă, negură, ploaie deasă care plesneşte scurt carcasa metalică a coliviei mele. Fulgeră violent şi bubuie chiar lângă noi. Şi un „nu ştiu ce” din subconştient mă face să întreb:

— Există riscul să ne trăsnească?

— D-apoi cum. La institut ne-au arătat fotografii cu părţi de vapor deteriorate de trăsnet. De altfel la schimbarea comandantului, cel nou venit, primul lucru s-a interesat de paratrăsnet şi când a auzit că „nu-i” a înnebunit şi s-a luat de electricieni.

Românul e tot român.

Benjamin Franklin a inventat paratrăsnetul în 1752.

Douăzeci şi şase de ani mai târziu toate vasele de

război ale Veneţiei erau dotate cu paratrăsnete. În *1992* M/V Callatis nu descoperise că aşa ceva există.

Mediterana, Port Said, Canalul de Suez

Şalupa puternică, viu colorată, care fuge de rupe, cu două motoare, aproape că ară marea în lărgime. Se lipeşte fără efort de bordul nostru, un motorist curat – ca şi şalupa – şi la ţinută – deux pièces crem – face de jos semne prietenos-agresive, mimând că fumează:

— No cigaretes. Only romanians.

Motoristul se apucă teatral de cap, transformând o înfrângere într-o ieşire tactic-comică din scenă. Suntem în Egipt, pentru restul lumii ţara piramidelor, pentru noi, cei de pe mare, ţara lui Bacşiş.

Pilotul s-a urcat încă din radă. Piloţii de Suez sunt recunoscuţi ca arţăgoşi. Vor două bastoane la bordaj ca să se apuce (bastonul este un drug, vopsit tărcat, care se înfige în găuri din bordaj în dreptul scării de pisică). Vor să-i duci geanta. Pilotul este de fapt un comandant sub aspectul calificării dar pretenţiile nu sunt un act de demnitate ci făcutul preţului.

Masiv, relativ solemn, ţeapăn. Uşor peste cincizeci de ani. Smolit, părul scurt, negru, cârlionţat. Ochelarii cu ramă subţire de aur. Haină groasă de postav negru – bleumarin cu brandenburguri, fular alb, pantaloni bleumarin, pantof negru. Asta e obsedat probabil că marele Omar Sharif înainte de a o face pe actorul a fost şi el pilot pe Suez! Văzându-l cum urcă la bord îmi vin în minte strofele lui Topârceanu: „Pe un stâlp de telegraf s-a oprit din zbor o cioară”. Noaptea, pe canal, am să-l văd în alt chip – obosit, băbit şi pierzându-şi tonusul.

Port Saidul este o excrescenţă pe un cordon litoral. Se continuă cu lame subţiri de nisip, între ape, ce se îndoaie pierzându-se în depărtare. Un fel de Mamaia fără hoteluri. Ancorăm în mijlocul canalului, legaţi cu parâme de geamanduri imense. Fiecare este legat de geamandura care corespunde numărului său din viitorul convoi. Pe malul african clădiri vechi cu balcoane la fiecare cât. Balcoanele au jaluzele rabatabile la două nivele. Un nivel

la înălţimea burţii şi alt nivel la înălţimea feţei. Totul este să priveşti fără să fii privit şi mai ales fără să ţi se vadă ochii. Suntem deja în Orient.

Tot malul drept este o imensă şandrama, un podeţ ridicat pe piloni sub care stau la vizuină, în şir strâns, bărcile cu motor având pe ambele bordaje cercei din cauciucuri vechi. Oraşul este un amestec de clădiri vechi şi clădiri noi ce se vor a fi în stil tradiţional prin designul balcoanelor. Vreo trei bacuri colorate în verde, pentru automobile şi oameni, mişună de la un mal la altul în pupa noastră.

Imediat ce ne leagă la geamandură vin piraţii. Ăştia ştiu fluent româneşte:

— Mă, eşti la primul voiaj?

Între ei un moş care inspiră milă cu nişte gumă de mestecat şi un coş mare, împletit, cu alune. Ţipă prelung, ascuţit

— Aluni, aluni.

Nu are vânzare, toţi îi iau din coş, gustă, dar numai atâta.

Ştirb, scund, resemnat.

— Aluni, aluni.

Apare şi watchmanul, supraveghetorul din partea autorităţilor portuare, care umblă din cabină în cabină (preferă oficialităţile) cu două fotografii în mână: my san, my doughter. Fiu-meu şi fiică-mea. Please, captain a soap for my doughter. A little creame. Some chease. A colonia for my lady. Un săpun, o cremă de faţă, o colonie, caşcaval… Ceva. Îmbrăcat în albastru, cu tichiuţă, umil dar insistent ca o lipitoare. De unde dracu' să-i dai? Şi totuşi românul, suflet bun, exasperat, găseşte şi îi dă.

— Thank you, thank you very much.

Peste o oră revine şi o ia d'a capo!

O lume vitală în nevoia luptei ei pentru existenţă.

Vom ieşi în oraş. Din şalupă, depărtându-mă de navă capăt o nouă viziune a universului meu închis de până acum. O nouă relaţie a părţii cu întregul. Tot canalul mişună de şalupe, remorchere, nave legate de geamanduri.

Palmieri prăfoşi. Soldaţi în negru cu bocanci grei în picioare şi bască cu un vultur mare de alamă în frunte controlează actele. Toţi cu puşca în mână. Uniforma lui Nae Raichici, skiperul nostru ia faţa. Ne ducem să cumpărăm şosete albe. Nevasta a uitat să-i pună în bagaj. La indieni unde urmează să ajungem uniforma trebuie să fie „zeiss”. Dacă eşti şi ras în cap le-ai luat maul. Tresa aurie de pe umăr şi ţinuta ţeapănă fac vrăji. Independenţă – independenţă dar au rămas cu admiraţia subconştientă faţa de ofiţerul englez din timpul coloniei. Străzi înguste, cotropite de tarabe. Se înserează şi peste tot risipă de neoane de cele mai diferite forme şi culori. Cifre arabe la preţuri şi mai complicat de citit de când începând să scrie de la stânga la dreapta, au rotit cifrele „în oglindă”. Skiperul care ştie cifrele arabe se descurcă greu. În bazar miros puternic de condimente. Un grătar imens, ca un abac, plin cu pui.

— Come here. Very good chikeni înghesuială ca la balamuc. Pe o tarabă o masă compactă de răţuşte mici, vii, puse una lângă alta, în mozaic, pe margine câteva cu gâtul sucit. Cele vii ştiu ce le aşteaptă. Niciuna nu mişcă, parcă sunt hipnotizate. Produse alimentare, cămăşi, costume de „blug”, ciorapi – tarabele se întrepătrund strâns. Dacă te ocheşte un ambulant se ţine strâns după tine băgându-ţi sub nas pulovere sau mai ştiu eu ce drăcovenie.

Buturile de carne atârnă în cârlige mari, direct în stradă şi se înscriu în tridimensionalitatea ei pestriţă. Barăci decorate cu lanţuri de cârnaţi scurţi şi subţiri, un lanţ maroniu cu zaua scurtă şi plină. Bazarul respiră saturaţie şi încercarea de a obţine o faţă comercială, încercare obţinută cu toate imperfecţiunile unei neputinţe a sărăciei şi a rigidităţii unei vieţi tradiţionale.

Într-o vitrină sunt aranjate pe poliţe, în rând, capete de manechin, rujate, orientale cu diferite baticuri de cap – gât cum se cere femeii musulmane. Punctele colorate ale capetelor decorate realizează de la distanţă un imens careu de cuvinte încrucişate. Parcă sunt capetele tăiate de Timur Lenk (numai că mongolii le stocau în piramide) din

tabloul celebru a lui Veresciaghin (o altă întâlnire în gând cu marea – pictorul a murit scufundat odată cu chiurasatul în războiul ruso-japonez 1905, în faţa Port Arthur-ului), puse în vitrină în rânduri orizontale şi verticale. Îmi vine greu să mă desprind de vitrină. Colecţia de capete are ceva între bâlci şi barbă-albastră. Ceva între kitsch şi obscen. Pe lângă noi trece un individ pe bicicletă ţinând cu o mână ghidonul iar cu cealaltă mână fixând pe cap o tavă mare cu o piramidă de lipii etajate. Uluitor cum nu împrăştie pe jos totul. Maşini, birjari, amintind de vechile trăsuri din Constanţa copilăriei mele cu coviltirul ridicat şi perne cu feţe albe-albe în spate, îmbrăcate în franj de dantele. Pe jos câte o balegă şi o baltă de pişat copios, proaspăt, de cal. Egipteni bătrâni cu tichiuţe de dantelă. Alţi egipteni cu capul învelit în turban alb. Femeile divers îmbrăcate: de la cele cu aspect european, unele slabe şi destul de drăguţe până la cele în haine lungi, negru închis cu basma neagră. Ce-i drept faţa le este liberă. În mijlocul unei piaţete un imens porumbel din metal, alb, urât-urât, ridicând două aripi acromegalice deasupra capului ca un imens „Halt, hende hoch”. Cele două aripi ţin în vârfuri un scut cu o inscripţie arabă. Case de trei-patru etaje, înguste, la fiecare etaj balcoane cu rufe atârnate la uscat. O geamie pătrăţoasă, alungită, nord africană. Aici dispare minaretul suliţă al Turciei. Peste oraş se lasă înserarea. Totul este scăldat într-o lumină difuză, rumen-aurie în care vin să facă contrast firmele multicolore de neon.

Şi brusc, izbucnind violent, spărgând timpanele şi strivind nervii sub tânguire, începând exabrupto, în forţă, difuzoarele geamiilor:

A-a-a-a-alllah!

Rugăciunea de seară. Nimeni nu îngenunchează pe stradă cum am văzut odată la Cairo. Oamenii o iau mai calm, doar e port. Stau liniştiţi şi-şi beau ceaiul sau micro-cafeaua. Un ibric are 50 de mililitri. Lângă cafea invariabil paharul cu apă.

Magazinele caută să se înfrumuseţeze, să se ţină de Nord dar cu tot ce fac eşuează în Orient.

Ajungem la agenţia Assuan Shipping” care agenturează traversarea canalului.

Stelaje cu dosare, oameni care roiesc, bucătărie pentru ceai, un pisuar în capătul sălii. Pe o tablă mare, în cretă, două liste: From sea, From canal. From canal, din cei ce intră în Mediterana, din zece nave şapte sunt ruseşti. Un rus îmbrăcat elegant, cu mustăcioară vorbeşte grijuliu-protector-preocupat la radiotelefon cu comandanţii lui din radă. Doi copii îmbrăcaţi în verde (culoarea profetului), fetiţa deja simţindu-se femeiuşcă, băieţaşul având ceva nedefinit între excesiv oriental – cu ochii şi gura prea mari – şi tarat se joacă bătând la maşină. Copiii subşefului.

— Do you want some tea?

— Yes, I de.

E cald, un ceai nu strică.

În această improvizaţie aparentă, înghesuială cu pereţi leproşi, treaba totuşi merge, oamenii sunt eficienţi.

Pornim pe canal dimineaţa devreme, practic noaptea.

Proiectoarele aruncă teatral două pete mari difuze de lumină pe cele două maluri şi oarecum cruciş de parcă vaporul este strabic.

Petele baleiază lent malul, Africa şi Asia. Până la mal dâra luminoasă a spotului se decupează în întuneric. Parcă sunt la filme din timpul războiului cu proiectoare de alarmă aeriană.

La aproximativ o milă în faţă se zăresc luminile din pupa a celui ce ne precede. La un moment dat stopăm brusc.

Number one, primul din coloană are „troubles with engine”. Lemnarul şi nostromul sunt retrimişi urgent la prova, la ancoră. În caz de urgenţă vom fi nevoiţi să ancorăm. Cine este Numărul Unu al convoiului? Se pare că un distrugător francez, l-am văzut ancorat lângă noi la Port Said.

Toate se rezolvă, reluăm înaintarea prin noapte. Liniştea este întretăiată doar de comenzile pilotului privind numărul de rotaţii ale elicei şi direcţia. Din când în când

pâlcuri de lumini, câteva case pe malul african şi decupajul mişcător al farurilor de automobile pe şoseaua paralelă cu canalul.

La radar apare pe ţărmul african reţeaua strânsă, picturală a orezăriilor. O geometrie în care simetria unghiurilor drepte este perturbată de inegalitatea parcelelor. O mică capodoperă a artei moderne. O Nasca născută de foame, un triumf asupra bălţii. Am mai văzut asta. Mărită la o scară imensă defda în jur ceva din reticolul de temelii din rostrumul Catedralei din Constanţa. Ruinele oraşelor antice. Delta îşi hrăneşte fiii. S-a luminat treptat.

...Marele Lac Sărat. Apă cât se poate de limpede, se văd perfect prin transparenţă picioarele pescăruşilor care înoată în jur. Verde în jurul nostru apa se albăstreşte vag, treptat, prin îndepărtare. Marele Lac este cam cât Sud Ghiolul constănţean.

În mijlocul lui facem pauză, coloana se dispersează ca o cireadă la păscut, îi vezi bine, cu ochiul liber şi relativ în detaliu, malurile. Ne întâlnim cu coloana din contrasens. Nave româneşti, oamenii se cunosc, se salută. Un trib nomad al drumurilor mării întâlnit la trecători.

...km 135. Canalul se îngustează. Geamila. Un fel de sătuleţ, pe dreapta ochiurile de apă reticulate a unei orezării. Cuiburi de mitralieră pe un deal artificial, o buză fortificată la gura îngustării. Câteva case mizere, cu acoperiş plat, paralelipipede lungi cu o uşă şi două geamuri mici.

Sus, de pe puntea etalon, la curbe se întinde în faţa ochiului convoiul. Şapte vase în urma noastră, un cargou elegant imediat în spate, în faţă alte trei nave. Suntem number four. Deschide drumul ca o pisică costelivă, slabă, obraznică şi înfiptă distrugătorul francez.

Pare derizoriu prin îngustimea lui. Îl urmează respectuos, ca un buldog masiv ţinut în frâu de pilotul egiptean un conteiner imens. Pe dreapta ceva dealuri în depărtare, un crâng de palmieri, câteva case.

Pe stânga deşert-deşert. Este Asia dar este Sahară

curată, căci sub forma regionalismului Sinai asta este, o prelungire a Saharei. În plin deşert o moschee din lut, la o sută de metri de ţărm, izolată.

De unde şi pentru cine?

Pilotul mă abordează „trăgând dreptul" pe linia mea specifică:

— Some vitamins for my wife. Vitamine pentru nevastă. My wife pare un argument major, de nezdruncinat, de nerefuzat, berbecul care să spargă zidul ezitării şi să înnobileze un gest ambiguu. Pilotul nostru de după Marele Lac Sărat este un arab tipic. Curul mare, lătăreţ ca un lighean. Mişcări moi, meduzate, părţile corpului parcă vag legate şi coordonate. Faţa grasă deşi încă relativ tânără, îşi poartă ţoalele negre de pilot ca un suman nu ca o uniformă de marină.

— Some vitamins for my wife…

Ieşim pe lângă promontoriu unde tronează gol piedestalul statuii lui Ferdinand de Lesseps. Lesseps lipseşte, plătind postum spezele evoluţiei politice a operei sale – Canalul. Golful Suez. Vase de toată mâna. Pe lângă noi trece un barcaz jegos transportând ceva ce seamănă cu un trib – mulţime de oameni pestriţ îmbrăcaţi, lăzi, boccele. O taie scurt prin pupa noastră un frigorific alb, cu steagul profetului în pupa, înmatriculat la Djeddah, Arabia Saudită. Echipajul – albituri. Apa intens albastră, platforme petroliere, munţi desenaţi în sepia în contre jour în lumina apusului. La radio se amestecă texte arabe, scandaluri în engleză:

— I don't need freon. If s-a mistake!

— What is your number în convoy?

…Şi melodii cu Lionel Richie.

Comandantul nervos şi obosit. Toţi sunt uşor moi. S-a făcut exportul, s-a adus băutura la bord. Le temps de craquer.

Gata, Marea Roşie.

Suez pe calea Mării Roşii

Primul semn al apropierii de capătul sudic al canalului şi de fundătura nord-vestică a Mării Roşii este

insula Shaker. O abordăm la trecerea serii spre noapte. O spinare de crocodil, lungă, nu foarte înaltă. Cerul e cărămiziu, palid lămâios cu sidefiu. Norii sunt brăzdaţi de nervuri de un cenuşiu când luminos, când întunecat, desenând pe cer o imensă aripă de fluture exotic. La îngânarea serii cu noaptea exerciţiul veşnicei părelnicii a lucrurilor prin spectacolul lumină şi culoare. Totul virează, devine din clipă în clipă mereu altceva; lumina scade, conturul triumfa asupra detaliului, apar luminiţele. Shaker este o umbră, în sudul insulei începe să clipească farul, apar luminile navelor risipite în Golful Suez, floarea încă palidă a platformelor petroliere. Navigaţia se face pe benzi de separaţie, ca pe şosea, dar marea de lumini dezorientează. Cârma se ţine la mână – curentul trage, deviază. La nord de Shaker sunt două insule Gubal şi Tiran care dau denumirea celor două strâmtori de o parte şi alta a peninsulei Sinai ce deschid calea în cele două golfuri, urechiuşe nordice ale Mării Roşii. Pe comandă şuieră îngrozitor vântul, tot ce este plastic şi placaj vibrează, se zbate. Valul se ambarcă pe covertă. Căpitanul fuge hartă – alidadă – radar, puncte, distanţe. Tensiune, chiar nervozitate. Şi spre dimineaţă în Golful Suez iluminarea, în stânga se dezvăluie creste sterpe imense în raport cu vapoarele ce par vaporaşe prin strivirea dimensională a pereţilor râmaţi de piatră – argilă – nisip ce par să nu se termine în înălţarea lor. Sunt Munţii Dezolării, ceva între culoarea scrumului, a fructului de castan şi a nisipului. Creste striate vertical, spre vârf, dur râmate (îmi aduc aminte de un documentar despre Râpa Roşie din Moldova noastră – liniile de forţă ale stihiilor aerului în carnea argilei), culmi care se pierd una după alta, ca foile de carte. Toate fără nicio lumină, fără niciun semn de viaţă, locuri biblice care îţi descoperă o expresie biblică – setea „locului cu verdeaţă”. Aici înţelegi că de fapt pământul este humus, crusta subţire, fragilă care este creată de viaţă şi o menţine. Pământ nu e numai consistenţa, posibilitatea sprijinirii, cărări nemişcătoare ci şi viaţă – Verdele. Sângele este roşu, viaţa este verde; ca şi steagul

islamului, religie şi imperiu apoi, născut în nisipurile dezolării.

Apa este învolburată de vânt, din babord se ridică o dantelă de spumă pe care vântul o înfăşoară peste prova şi o sparge. Se zăresc ambele ţărmuri ale golfului, întâi ca şiruri de lumini apoi pe măsură ce se luminează mase galben-cenuşii. În babord apă cenuşie, în tribord în lumina soarelui apa e albastru-verzuie cu acel adaos al strălucirii adus de lumină, aliaj de aur şi argint ce dă viaţă undei, o spiritualizează. Ne ghidăm spre nava-far Rock. Mă aştept să văd ceva masiv, serios când colo e un bidon nenorocit cu suprastructură metalică, mai mult un buoy decât o navă. Dacă noaptea precedentă a fost o agitaţie a luminilor – platforme fixe, nave în mişcare, lumini de pe insule şi pulsaţii de faruri (pe dreapta, pe stânga) un caleidoscop al schimbării de situaţii, de decizii şi pericole acum este o lume a agitaţiei sonore. Radiotelefonul pe care lucesc cele două cifre roşii ale canalului în funcţiune – 16 – urlă permanent, varsă sunetele gutural – şuierătoare, rostogolite în gâtlej ale arabei. Comandantul brusc şi-a căpătat arcuirea, ţinuta; tonusul feţei, tonusul muscular este altul. Ne căutăm „gaura” să ancorăm. În aria de aşteptare, la est de nava far. După ce ne prezentăm la radio, cum că venim, încep să ne cheme port controlul, pilotajul. „Callatis, Callatis”... De unde venim, ce ducem, pescajul... Mai târziu în jurul nostru se va învârti un remorcher, să verifice. Prin radiotelefon se revarsă în continuare arabă şi engleză cu toate accentele imaginabile. Râşniţa sonoră te scoate din minţi. Peste ele se suprapune conversaţia, tot la radiotelefon a nostromului nostru, aflat la prova, cu cei din maşină. Toate se amestecă, alarmele de la schimbările de turaţie ale maşinii rag în comandă ca măgarul gâtuit. Afară – pe punte – oamenii sunt în şubă. La bord urcă agentul, un ţigan în vârstă, smolit tare, cu o geantă diplomat gigantică, jerpelită. Se pare că la skiper a declarat că EL a aranjat toate actele, „nimeni nu vă va mai deranja”. Apoi începe să se lipească: calendare, pixuri... ce apucă. La plecare se

apără cu geanta burduşită de Bobiţă care nu a apucat încă să-l înhaţe de picioare. Aşteaptă barcagiul care în bărcuţa lui legată la pupa noastră este ocupat: se roagă.

Secundul nostru mormăie a scârbă:

— Ăştia îs foarte credincioşi. Când am plecat la piramide odată la alt voiaj şoferul la un moment dat a oprit şi ne-a rugat să-l aşteptăm că vrea să se roage, că aşa e credinţa lor. A plecat şi a stat zece, douăzeci de minute... o oră. Iar seara l-am prins cu mâna în geanta noastră. Buni băieţi!

Din „zona de aşteptare” îl trimit pe Gică marinarul la ortopedie să-i reducă fracturile sub anestezie generală. Fracturi vechi, făcute pe când vopsea castelul. Normal ar fi trebuit să-l însoţesc, este un act medical major. Dar la egipteni asta presupune să ţi se facă debarcarea de pe navă şi reîmbarcarea în aceeaşi zi. Se fac prin Assuan Agency şi ambele costă o grămadă de bani. Egiptul este flămând de bani. Eu rămân la bord iar Gică în loc să-i înjure pe egipteni va blestema pe doctor (puturos) şi pe comandant (nesimţit). Gică, cu un antebraţ şi o gambă fracturate va fi dus cu şalupa o oră şi jumătate prin golf şi apoi la ţărm pus să urce şi să coboare peste încă şase şalupe, performanţă dificilă şi pentru unul cu toate extremităţile intacte. Nu l-a ajutat nimeni. Medicul egiptean care a venit la vapor (altă prestaţie taxată!) l-a lăsat de capul lui şi s-a instalat în maşină, o limuzină americană veche, mare, fără un geam. Şoferul claxona nerăbdător în timp ce nefericitul Gică se căţăra cum putea peste bărci şi era să cadă între ultima şi cheul destul de înalt.

Discuţii la ieşirea, din port în oraş cu toate că actele sunt în regulă. La reintrare în port va aştepta trei ore şi jumătate, asta după o reducere de fractură sub anestezie generală şi tremurând de frig.

La înapoiere cei de la şalupă îi vor cere insistent şpagă ca ceva cuvenit. Numai că nu îl ştiu ei pe Gică marinarul român!

În schimb unui indian, dus şi el de la spital la navă şi

care avea nişte dolari în buzunarul de la piept al cămăşii i-au luat. Uite aşa, au băgat mâna în buzunar. Ala a lăsat numai ochii în jos. Peste tot şpagă, şpagă, şpagă. Nu cer, pretind.

Stăm să aşteptăm trecerea Suezului în convoi numai o zi. Vorba agentului: sunteţi „lucky”, aveţi noroc. Există în radă o „romanian area”, un ogor de nave româneşti. Patra nave de ale noastre aşteaptă să se plătească tranzitarea canalului. Compania nu are bani. „Oraviţa” aşteaptă de optsprezece zile. Noi fiind în cont străin, altă viaţă.

Toată această perioadă cu străinii la bord este pentru mine o perioadă de panică. Nu numai pentru mine, care răspund direct de problemă, ci şi pentru comandant. DACĂ BOBIŢĂ MUŞCĂ VREUN ŢIGAN? Că dacă muşcă – să te ţii scandal. Ăştia atât aşteaptă. Ar fi fericiţi să scoată şapte piei de pe noi pe seama bietului căţel.

Plecăm la orele cinci dimineaţa. În convoi suntem numărul cinci, prima navă după patru petroliere. Fiecare petrolier are un remorcher de însoţire, în asistenţă. O grămadă de bani. Ţiganii pretind să ai şi reflector „de Suez” la prova, în caz că ar fi furtuni de nisip. Şi cu bec de rezervă. Nu ai, închiriază mata cu 3.000 de dolari. Deşi nava are trei electricieni, din care unul inginer, ţiganii îţi impun electricianul lor. Care stă şi trage aghioase. Ba mai pretinde şi cabină. Idem cei doi barcagii egipteni cu două bărci, una de fiecare bord. Un frig să-ţi baţi copiii. Cer fără stele, se zăreşte conturul vag al muntelui de piatră şi argilă din faţă, semicercul de luminţe al Port Suezului, siluetele şi luminile navelor din radă – albe, gălbui-palide, roşii, verzi.

Prin radiotelefon, anunţ:

— La ora 6 aveţi pilot la bord, pregătiţi scara, scară de pilot, maşina pornită, ancora două chei la apă.

Nostromul, maistru lemnar şi un marinar, în şube, sunt deja de mult la prova. După licărirea pe apă a pilotinei ghicim care vor fi numerele dinaintea noastră în convoi. Apoi luminiţa pilotinei dispare, legătură radio nu avem cu ea şi se face şase, şase şi zece, şase şi douăzeci…

— Numai la ţiganii ăştia se întâmplă aşa. În Nord ar fi de neconceput.

— Dar nici cu Singapore nu mi-e ruşine. L-am rugat pe agent cu o zi înainte să nu trimită pilot. Nu era nicio nevoie. „Sorry captain. This is compulsatory”. Cică ar fi obligator. Eu ştiam că nu e. Dar mă rog, dacă zice că e obligator... Am aşteptat cinci ore pilotul şi pe urmă tot ei m-au rugat să ies fără pilot! Şi în final „Thank you for cooperation”.

Între prova noastră şi babordul unei nave puse de-a latul spre noi, loc îngust, se strecoară o constelaţie de lumini. Una albă, destul de înalt (catargul prova), apoi trei albe, verde (tribordul) şi sus de tot – roşu (dangerous cargo, petrolier).

— Uite ce face tâmpitul ăsta!

— Pilotul e de rahat dar şi comandantul e de vină că nu îl bagă în aia a mă-sii. O pală de vânt şi aia-i...

Nu a fost nicio pală de vânt, nimeni nu ne-a bulit prova. Începem să fim inundaţi de lumină. Peste Sinai se revarsă auriul lămâios al răsăritului, un soare palid îmi arată pentru prima dată (şi este a unsprezecea oară că trec canalul) dealurile Sinaiului (luminate din spate) creste nu prea înalte, una după alta, până departe. Apa albastră se schimbă în verzuliu la adâncimi mici, spre malurile nisipoase, scunde ale Sinaiului. Vine şi pilotina, cele două lumini, roşu şi verde, arată că a pus prova pe noi. Lumini la rasul apei. Pilotina se lipeşte greu de noi, pe scară sare un ţigan gras, mustăcios, uşor exoftalmic. Urcă „dija nervos”. De fapt ne va duce câteva aruncături de băţ, până la intrarea în canal. Pe canal vom avea succesiv doi piloţi, unul până la Bitter Lake şi unul după. Pe urmă mai luăm un pilot, la ieşirea din canal. Ţiganul începe să întrebe autoritar şi nemulţumit – tonaj, pescaj şi... goods to seal, adică dacă ar trebui să cheme vama să pună sigiliu pe whisky şi ţigări. Nu, nu-i nevoie, nu avem. Apoi începe să dea comenzi din trei în trei secunde: 201, 205...

Unul din marinari, suflet mai simplu, înjură între dinţi:

— Tu-l-aşi în Cristos pe mă-sa. Ăsta crede că-i căruţă. Hăis, eca.

Secundul care a trecut personal la timonă în locul timonierului, ditamai căpitan secund şi „domn” cu pretenţii în civilie şuieră:

— Îm vine să mă piş pe el. Habar n-are. Ăsta nici de ofiţer trei nu e bun şi are pretenţii de comandant (piloţii pe Suez au brevet de comandant).

Ţiganul, căutând nod în papură, sare la un moment dat la skiper cu o voce arţăgos-provocatoare:

— Am cerut totul înainte, fiill ahead şi nu aveţi decât 65 de turaţii!

— Nu-i nimic, acum creşte!

Va pleca cu mâna în fund, fiind scârbos i se va da muie. Vrând prea mult să se lipească nu se va lipi de nimic. Următorul pilot arată mult mai bine, dar tot gras. Când îl văd simt nevoia acută să slăbesc. Mai stilat, şapcă de ofiţer de marină în cap. Cere cronometru, ia datele navei. Ne strecurăm între „Oraviţa” la babord şi „Cotnari” la tribord. Niciuna nu tranzitează. Navromul nu are bani. „Oraviţa” care stă ancorată de douăzeci de zile a terminat apa, au cerut tanc de apă dulce dar agentul „Sorry, numai când vor veni banii”. N-ai bani, eşti mort. Asta se aplică şi oamenilor şi vapoarelor. Probabil că cei de pe ambele nave privesc acum spre noi şi înjură. Ne instalăm în pupa petrolierului ce ne precede în convoi între jaloanele imense, buoyuri dungate în alb cu negru şi cu lumini în vârf – roşu în dreapta noastră, verde în stânga. Începe să se vadă din ce în ce mai clar Port Suezul, docul vopsit în verde cu o navă de mare tonaj „la uscat”, soclul statuii lui Ferdinand de Lesseps, creatorul canalului, hemiciclu imens de trepte cu un soclu gol. Pe soclu cu vopsea scriere arabă împletită. După războiul din 1956 (Franţa – Anglia – Israel contra Egipt) ţiganii l-au dat afară pe Ferdinand de Lesseps.

— Unde e statuia?

— S-a dus să se pişe, doctore.

Case de o culoare galben-căcănie, blocuri înghesuite, maşini rapalite. Câţiva copaci tunşi în corp de cilindru, ca

un pudel verde pe băţ; câţiva palmieri jigăriţi. Aspect de mahala, depozit şi şantier. La marginea canalului lângă moscheea înaltă cu două minarete o tanchetă israeliană de captură.

Unui din marinari privind spre Port Suez.

— Fir-ar al dracului să fie. Zece zile am stat aici.

— De ce?

— Am poluat pe canal. Şaptezeci de mii de dolari a costat. A plătit piendaiul (P & I). Un voiaj de rahat. Mergeam în India, la Goa după minereu de fier. De acolo ne-au dat afară, nu ne-au primit, ne-au trimis să încărcăm la Port Redy, la barjă. Încă două săptămâni. Dar noi ne-am făcut treaba, ne-am dat whisky-ul, am luat cafeaua... Celui de al doilea pilot i se aduce breakfastul: omletă, crenvurşti.

— Mâncaţi carne de porc?

— Yes.

Ăsta nu-i habotnic. Băieţii povesteau de piloţi pe Suez care la ora cuvenită întindeau covoraşul, se descălţau şi începeau să se dea cu fruntea de punte... Convoiul e convoi dar Allah e Allah. Între timp unii mai idioţi din echipaj le ascundeau pantofii. Să te ţii apoi şucăr... Peisaj liniştit, răcoare, apă verzulie, maluri sterpe, pe dreapta întinsură prăfoasă, nimic verde, numai fiare aruncate în dezordine. Pe stânga un dig, un fel de Valul Suezului pe care cresc mitraliere şi colibe pătrăţoase. Mai în profunzime dunga verde a unui deşert irigat, lată de 60 – 80 de metri: construcţii, verdele crud a unor orezării peste care se înalţă pămătufurile prăfuit verzui ale palmierilor.

Din când în când o geamie a cărei turn cu corpul reticular în romburi imită în mod subliniat, afectat, trunchiul de palmier.

Palmierul în deşert nu este numai simbolul verticalei sfidând întinderea, nu numai umbra ci şi hrana şi apa. În deşert palmierul era contrariul şi idealul.

Stau singur, liniştea este întreruptă doar de duduitul slab al maşinii şi mă obsedează că mă aflu pe linia de apă ce desparte Asia de Africa. În amândouă poţi să dai cu piatra. Singur e numai o convenţie dar oare viaţa noastră

psihică nu e o sumă de convenţii pe care ne construim o seamă de iluzii?

Mă duc la prova unde nostromul şi unul din marinari păzesc ancora. Amândoi înjură cu năduf, la unison, pe ajmecul de punte, meşterul lemnar. Ancora este a lui. Numai că ăsta habar n-are cum se manevrează ancora. Este la primul voiaj. Mai să o scape la baltă cu vaporul în mişcare. Asta riscă să pună aportul în bot, să-l dea în nas.

— Ăsta nu ştie cum îl cheamă cu buletinul în mână. În loc să strângă frâna o desfăcea şi asta cu piedica scoasă! Şi în loc să încerce să înveţe te şi abureşte, ca risica. Rolul lui e să dea tot timpul cu vaselină. Că aici la prova bate valul şi iacă nu ai vaselină tot ce trebuie să se mişte, îngheaţă. Şi nu dă cu vaselină dealosul.

Părăsim canalul pe scurtătură, pe by-pass, o derivaţie ce scurtcircuitează Port Saidul. Mergem prin nesfârşitul şir de geamanduri pereche verde-roşu (pe radar se văd ca porţi printre care merge linia cursului nostru) în spatele orizontalei de puncte luminoase a pupei petrolierului ce ne precede. A căzut noaptea şi peisajul este iar luminiţe.

În Mediterană e furtună, marea este 9, ceaţă, ploaie, fulgere rare. Suntem la trei zile de casă, venim tocmai din golful Thailandei, dar în loc să o luăm Est spre casă o luăm Vest spre Gibraltar şi vom revedea casa şi cei dragi doar după încă cinci luni. Aproape că am văzut casa ca în bancul cu „Aproape l-am văzut pe tat-tu”.

— Aproape că l-am văzut pe tat-tu. Taică-tu nu-i hamal în gară? Nu are numărul 13? Ei bine l-am văzut pe 14.

Bastarzi...

Şeful mecanic de pe „Avrămeşti” avea un boxer. Femelă. Inteligentă, răsfăţată. La italieni însă s-a încurcat cu un maidanez. Şi până să ajungem la Suez a născut nouă căţei. Căţeii când sunt mici e greu să le ghiceşti rasa. Te uitai la mă-sa şi ziceai că sunt şi ei boxeri. La Suez a venit agentul, a venit shipshandlerul:

— Vreau şi eu unul!

— Scoate 25 de parai.

I-a cam împărţit pe toţi-Partea proastă cu Suezul este că-i o poveste cu dus şi întors la propriu. Dacă treci într-un sens trebuie musai să treci şi înapoi. Până să treacă Avrămeştiul” înapoi crescuseră căţeii şi s-a văzut că erau amestecaţi. A venit agentul cu o gură cât o şură. Agitat ţiganul, făcea ca toţi dracii. Şeful mecanic, scurt:

— Ce eu am stat să văd cu cine se regulează?

Noroc că îl cunoştea comandantul de mai multă vreme pe agent. A aplanat treaba dar după aceea a venit la şefu’:

— Eu am aranjat chestia, ieşi cu jumătate din parai!

Diuze, injectoare, vidia şi cositor la Suez

...La Suez se dădeau diuze, injectoare, vidia şi cositor. Să stai singur cu arabul era riscant, când e vorba de bani serioşi tinde să smulgă banii sau marfa şi să fugă ba chiar a fost cazul când unul a dat cu cuţitul. În acelaşi timp din nevoia de a merge blat ca să nu fie dat în gât omul tindea să lucreze singur. Balansa riscurile celor două atitudini.

Unul din ţiganii de la Suez a plătit cu dolari falşi. Grosolan falsificaţi. A luat patru siite de diuze, doi dolari bucata, opt sute de parai. El a reuşit să coboare, cel care era cu el nu, şi omul nostru ţepuit l-a prins şi l-a încuiat la el în cabină. Dar era timonier şi avea şi el ture. Îl păzea cu bucătarul, un tip solid şi ăla fi păzea căci numai cu încuiatul uşii nu rezolvau nimic că putea ieşi prin hublou. O zi şi jumătate l-au ţinut. Erau în radă. Se învârteau bărcile cu bişniţari ca nebunele în jur.

— Ahmed, Ahmed...

Până la urmă a scăpat. A ieşit pe hublou, tocmai când a lipsit bucătarul oleacă. S-a dezlegat şi a ieşit parţial, i-a mai rămas încă un picior în cabină când a intrat bucătarul şi l-a apucat. Dar cei din barcă au reuşit să-i arunce cuţitul atât de exact încât cum era cu capul în jos pe hublou l-a cules. Şi l-a tăiat pe bucătar sub ochi, pe pometţi şi a sărit apoi în apă. Oricum pe banditul care dădea cele mai mari ţepe l-au lichidat se pare ceilalţi bişniţari că le strica prea tare treaba.

Ciment şi război pe Suez

...Era în timpul războiului din Golf. Transportam cu „Băneasa”, un mineralier de 55.000 tdw, ciment la Colombo. Înainte de noi trecuse prin canal „Callatisul” tot cu ciment. Numai că pe noi cât pe aci să nu ne lase: dacă Saddam reuşea să saboteze nava canalul era blocat de un enorm bloc de ciment solidificat. Nici să tai nava, nici să o arunci în aer nu era posibil. În final am tranzitat totuşi dar cu comandouri cu puşti mitralieră şi echipament de înot submarin.

Vama Alexandria colţ cu Petromin

...Romică treiul are o datorie de patru sute de dolari la Petromin. I se reţin periodic din indemnizaţia de voiaj. Amintire de la egipteni, din Alexandria. La Alexandria de pe vaporul lui s-au vândut vreo patru sticle de băutură, câteva pompe de injecţie (cărora egiptenii le spuneau când voiau să facă business „bomba”) nişte aparate foto Smena şi Zenith. Unul din cumpărători era omul poliţiei. Au aflat, au fost avertizaţi din timp. Dar doiul de la maşină a sfidat:

— E omul poliţiei dar eu am mai făcut altă dată afaceri cu el.

Şi a dat marfa.

A venit după un timp poliţia la bord şi cumpărătorul a arătat cu degetul: ăsta, ăsta, ăsta... Toţi cei care au dat, opt inşi.

După asta egiptenii au făcut percheziţie şi au confiscat toate obiectele similare cu cele traficate, indiferent dacă erau trecute sau nu în declaraţiile vamale. În felul ăsta lui Romică i-a fost confiscată o fotocameră Polaroid. Ilegal, era trecută în declaraţia de vamă. Dar poţi să te cerţi cu ţiganii la ei acasă? Dar paguba, furtul nu s-a limitat la fotocameră. În ţară i-a venit amendă de patru sute de dolari. De ce? Fiecare obiect a fost amendat diferit, cel mai mult băutura. Brutarul ar fi trebuit să plătească câteva mii de dolari, nu avea de unde. Atunci aplicându-se vechiul principiu „Cu tovarăşul e ceva suspect, ori a furat ori i s-a furat” s-au luat făptaşii şi victimele inocente ale vămii egiptene, s-a adunat cifra şi s-a împărţit amenda în

părţi egale.

Între timp Romică stătea liniştit pe vapor, fără să bănuiască nimic.

Când a ajuns în ţară la compania de navigaţie nimeni nu ştia nimic, ce şi cum. Se ştia doar că are o amendă. Şi a umblat Romică patru ore din birou în birou, fiind mereu trimis în altă parte.

Până la urmă a ajuns la o cunoştinţă bine informată şi i-a spus ce şi cum.

— Ai dreptate, dacă îi dai în judecată câştigi. Dar după aia găsesc ei un mijloc şi te concediază. Aşa că mai bine dai şi să taci.

Romică îşi plăteşte regulat şi tăcut ratele impozitului impotenţei şi umilinţei în raport cu INSTITUŢIA.

Şi… tă şi cu banii luaţi.

Psihanaliză

A A

În întunericul comenzii am ascultat o povestire ce nu se voia confesiune dar care mi-a luminat brutal sufletul aceluia a cărui destin este să are apa.

Destin sisific căci pe apa mării şi pe trupul femeii nu se lasă urme.

…Era o veche dragoste de-a mea. Am fost şapte ani împreună. Şi acum mă gândesc cu drag la ea. Nici acum nu ţi-aş putea spune clar de ce ne-am despărţit. Eram student la Facultatea de Marină, am făcut un drum cu „Neptun”, nava şcoală, am tras un buf ţeapăn. Şi m-am dus în oraşul unde era studentă cu banii câştigaţi. Bani mulţi…

Amicul meu care se spovedeşte în întunericul nopţii de pe mare nu ştiu dacă vreodată s-a autoexplicitat. Relatează numai faptele, nu le comentează.

S-a dus la cea pe care o iubea să facă pe arabul saudit, pe şeicul petrolist în faţa colegilor ei. Toţi erau invitaţii lui! Mese peste mese.

Dar a avut un incident cu fata care l-a făcut să spună clar şi tare ce-i cu el.

În timp ce el ucidea banii, fata, cu simţul de posesiune al femeii i-a zis:

— Când o să fim împreună n-o să te mai las să fii aşa cheltuitor.

În plin chef el s-a ridicat de la masă, dur, marţial, în picioare şi a declarat tuturor:

— Acum voi triumfaţi şi vă bucuraţi de viaţă şi studenţie. Eu nu, că sunt la o instituţie militară (Facultatea de Marină era militarizată). Dar după ce veţi termina, veţi trăi în mizerie şi veţi apela la amintiri. Iar eu voi trăi atunci tot timpul aşa. Am vrut să vă arăt cum trăieşte un marinar.

S-a ridicat, a lăsat-o plângând şi a plecat la gară să ia trenul, să bată cele câteva sute de kilometri până la părinţi, în celălalt colţ al ţării.

Student la marină fiind deja se simţea un marginal!

Viaţa marinarului e o eternă răzbunare. La ţărm pentru ce a fost pe apă, cu curvele pentru ce s-a întâmplat cu iubitele. Sunt amputaţii, într-o agitaţie febrilă şi fastuoasă, în căutarea organelor pierdute.

Banchetul perpetuu al compensaţiilor vindicative.

Că mie mi-a curs sânge din nas…

Prima zi de Paşti în largul Atlanticului. În timp ce-mi beau cafeaua de dimineaţă în apartamentul şefii lui mecanic apare în uşă încruntat, sumbru dar politicos pentru felul lui de a fi tovarăşul A.

Cu tovarăşul A. am avut relaţii destul de încordate. Fost lăcătuş CFR, apoi marinar este la primul său voiaj de timonier. Este timonierul de cart al secundului şi omul său de informare şi execuţie adică şi urechea dar şi coada toporului. Cel puţin aşa se spune. În ce mă priveşte ar avea un mare chef, de altfel transformat în revindecare publică, să ies pe punte cu ciocanul la cojit rugina. După ce l-am luat în public cu două degeţele de moalele obrazului şi i-am explicat dulce „comunismul a murit şi matale nu mai eşti secretar de partid” relaţiile noastre au devenit conforme regulamentului de bord.

— Dom' doctor, numai puţin…

Vrea să-i iau tensiunea arterială şi să-i dau ceva pentru durere de cap.

— M-am enervat azi-noapte. Nostromul şi gaşca lui.

Eram încuiat în cabină. Dacă intrau, băgăm cuţitul, ai văzut, îl am acolo, mereu la îndemână. Beau, beau şi se iau de oameni. Mai de mult am avut noi discuţii, de ce las uşa de la W.C. deschisă. Păi dacă nu o las cum să se aerisească? Şi de câte ori iese pe covertă trânteşte uşa de fier. Acum l-am auzit, era cu meşterul lemnar, căutau o

Internă. Şi s-a auzit clar, vorbeau de mine: „Tu-i mama lui de curvă a căpitanului!” Auzi, să o înjure pe mama care e moartă, în ziua de Paşti! A început să-mi curgă sânge pe nas de enervare. N-au intrat în cabină că dacă intrau îi omoram şi legea era de partea mea. Lasă că îi lucrez eu. M-am dus la comandant să-i dau scris, să îmi semneze pe ea că a primit-o; o fac în dublu exemplar. O trimit prin poştă de la Tarragona când ajungem. Dacă e să ne măsurăm care are mai multe pile, o să vedem. Că eu pe unde am fost am lăsat loc de bună-ziua. Lasă că îl scot eu pe nostrom din flotă. Ăsta este şef peste marinari nu peste timonieri. Timonierul are altă treabă, el face parte din siguranţa circulaţiei. Eu nu trebuia să ies la muncă pe covertă cum m-a scos comandantul. Am acceptat să ies că sunt băiat bun. Dar i-am spus căpitanului:

— Dacă se întâmplă ceva când sunteţi singur în comandă sunteţi bun de plată. Legea se încalcă. Dacă vă vine să mergeţi la W.C. Şi în timpul ăsta apare ceva? Sau se sună din maşină şi nu are cine să răspundă? Eu am mai băgat cuţitul în cur unui bucătar şi tot ăla a păţit-o. Prin tribunal. Ba de la I.H.R. nu i-au mai dat voie să lucreze în alimentaţia publică. Ăla a venit peste mine matol în cabină. Şi i-am băgat cuţitul că era la mine. De ce a venit? Că nu am vrut să-i mănânc porcăria de mâncare. Îşi bătea joc. Şi când i-am spus să vină să mănânce cu noi, la careu echipaj a zis: „Nu-mi trebuie mie lăturile voastre”. Am avut martori. Acum când intru în cart la patru dimineaţa vin la mata să-mi iei tensiunea. Că dacă e mare nu intru în cart că e periculos şi pentru siguranţa circulaţiei. Că mie mi-a mai curg sânge din nas.

Ochii lui scapără de ură necontrolată, care riscă să-şi piardă focalizarea, să-şi lărgească orizontul, să prindă tot.

— Că dacă mă scot din minţi eu pot în cart noaptea să-i dau una în cap căpitanului, să-l las lat, să pun mâna pe cârmă şi bag nava în primul vas. Se duce la fund cu voi cu toţi. Scurt. Nu scapă nimeni. Dacă mă scot ăştia a lui nostromu din minţi ştiu eu cum să-i lucrez. Scot siguranţele la panou să fie întuneric, pun mâna pe un extinctor cu bioxid de carbon şi intru la ei în cabină. Le dau două damfuri şi i-am terminat.

Îi dau două tablete de Propranolol (ia dom'le că şi eu şi Vasile telegrafistul înghiţim din astea, ne fac bine) şi Algocalmin.

Îi povestesc şi telegrafistului, Vasile Savischi de vizita timonierului.

— Doc, cu ăsta e ceva straniu. Se enervează peste măsură şi în chestii care nu-l privesc. În Argentina la San Lorenzo a întârziat brutarul la prezenţă şi s-a luat de el de parcă îi luase nevasta. Brutarul l-a luat de gât. În fond el nu răspunde faţă de timonierul din scară. Şi nebunul s-a dus la brutar cu maţagonul. S-au repezit băieţii şi i l-au luat. Dacă îi dădea cu el în cap omora brutarul. Se laudă şi probabil nu minte că l-a alergat pe frate-său lent'colonel de secure cu toporul. De ce? Că nu punea suficient mâna la gospodărie când venea la ei la ţară. Aşa că Doc fii atent ce faci cu el şi păzeşte-te. Să nu i se căşune pe tine.

La mulţi ani!

Seara, Florin primeşte telegrama. I-am descifrat imediat sensul văzând faţa mirată a lui Nea Gică, telegrafistul. Nea Gică, are lista de echipaj pe care este trecută data naşterii fiecăruia. Omul la necaz şi în clipele hotărâtoare, este singur. Am ştiut-o întotdeauna. Scot ultima mea sticlă de alcool şi-i frâng gâtul. Necazul altuia mă face să-mi sabordez barca de salvare. Ultima sticlă. De multe ori o beţie îngrozitoare mi-a uşurat sufletul şi m-a scos din nebunia activistă a unor zile când nemaiputând merge înainte mergi de-a învârtită. Florin a primit cifrat înştiinţarea că aşteaptă un copil. Un copil neaşteptat făcut în trei: el, ea şi Ceauşescu. „La mulţi ani” înseamnă că va deveni un om însurat, înseamnă că va avea un copil. „La

mulţi ani”, încifrează o schimbare de soartă.

În faţa telegramei care îi anunţă lui Florin copilul stau şi mă gândesc la diversele mele noduri de soartă. Peste două săptămâni o altă telegramă cifrată. Un stagiar de punte aşteaptă şi el un copil. Odată tensiunea iniţială dezamorsată încep bancurile sufletului împăcat:

— Nu-i nimic, facem nunta împreună.

Florin încet-încet cade cloşcă. Începe să se agite să facă un „buf” de nuntă, ia cadouri pentru viitoarea nevastă. Dacă ar fi pasăre sigur şi-ar fi modificat coloraţia penajului. Ăsta este în plină transformare psihoendocrină de tată. Peste două luni ne întoarcem din căldura copleşitoare a Indiei într-o Constanţă întunecată, parcă aflată în plin camuflaj, întunericul înăsprind gerul iernii. Acostăm seara târziu şi părăsim gura portului intrând într-un oraş pustiu, mort, abandonat. Toţi ne perpelim de frică. Adevărul nu îl afli din telegrame, adevărul îl afli la telefon căci la telefon omul nu-şi poate preface vocea. Oare ai mei sunt toţi sănătoşi? Nu cumva s-a întâmplat ceva rău, rău de tot şi nu mi-au comunicat de frică să nu înnebunesc, să sar la baltă sau mai ştiu eu ce?

Totul este închis. Un telefon interurban găsim în hruba subsol a unei cârciumi sordide. Mizerie, fum, mucuri de ţigară pe jos.

Nu avem fise. Până la urmă cu un pumn de monezi în mână ne repezim la telefon. Treci tu Florine primul, că doar eşti tată!

Monezile zăngănesc, Florin îşi formează prefixul oraşului de pe malul Dunării. Alo! apoi văd că devine alb, alb ca hârtia, şi corpul i se înmoaie brusc, parcă curarizat.

Mă uit înnebunit la el, o fi murit cineva. Nu, n-a murit nimeni.

— Să nu îmi telefonezi, nu mai există niciun copil şi să mă laşi în pace, am acum pe altcineva şi probabil am să mă mărit. Tăticu’ nu te vrea de ginere. La revedere!

Dostoievski a fost pentru complot şi tentativă de regicid condamnat la moarte, dus la spânzurătoare cu ochii legaţi şi în final graţiat. Omul se dislocă.2 asocierea

accelerare – deaccelerare bruscă. Se dislocă psihic.

Florin a fost soţ şi tată două luni în voiaj în India.

Te pomeneşti că a fost graţiat şi el credea că de fapt e condamnat.

Un comandant din cale afară de veninos

„Pe vapor scapă cine poate şi regulează cine are”.

...Am avut noi un comandant din cale afară de veninos. Tot voiajul se ocupa cu strângerea hârtiilor, a unora din echipaj contra altora. Avea adică tot echipajul băgat în cerneală, în hârtii.

— Şi oamenii nu-l urau?

— Ce poţi să-i faci? Să-l arunci peste bord? La români sportul ăsta se practică mai puţin. Că românul este curvă – pe ambele părţi ale baricadei – şi fricos. Din cauza asta polonezii şi ruşii făceau trafic cu armament şi cafea – tone, până la o – jumătate de magazie – iar românul ajunge să facă micul trafic cu săpun. În schimb poţi să-l dai în gât. Să-şi piardă buful!

Cu dom’comandant ăsta s-a procedat cam aşa. La Tulcea, la banda de minereu am văzut noi un mogâldan, pe care-l cunoşteam, că urcă la comandant. Ce să caute un mogâldan la comandant?!

Un singur lucru era posibil – îi scoate buful. Îl ştiam pe om, l-am luat din scurt şi până la urmă a recunoscut.

— Da dom’le, mâine îi scot şi lui...

— Bă, tu-l-aşi, uite ai de la noi un bax de ţigări dacă îi dai ţeapă.

La bax a cotizat tot echipajul.

Dom’comandant avea doi saci de cafea, cincizeci de cartoane de ţigări şi în cafea ascuns un video. Videoul era de la un tip, român din India, ceva reprezentant comercial care i l-a dat să-l aducă în ţară şi drept plată i-a dat un alt video, fără înregistrare, o sculă simplă. Comandantul şi-a trecut cadoul pe carnetul de vamă şi pe al omului l-a băgat în cafea.

Mogâldanul a luat marfa şi i-a dat întâlnire comandantului să-i aducă buful şi să-şi tragă şi dreptul,

cele 10% pentru scos. Evident n-a venit. În schimb a doua zi a venit la vapor, liniştit, cu treburi.

— Unde-i buful?

— Care buf dom’le? Dumneata eşti nebun?

Poţi să-l reclami la poliţie că ţi-a dat ţeapă la buf? Evident nu. Poţi să-i faci ceva, să-l iei la bătaie? Iarăşi nu că mogâldanul era solid şi era acolo o bandă, nimeni nu era de capul lui.

Ce s-au mai amuzat băieţii de la vapor!

— Şi sunt mulţi din ăştia veninoşi?

— Sunt destui. Mai ştiam eu pe unul veninos. Slab ca un păianjen, beţe în loc de mâini şi picioare, dar rău… B ăga mâna în cambuză, era totdeauna bara-bara cu bucătarul. Şeful mecanic ori dansa cu el ori îl dădea jos. Bea la cabină, nu ieşea cu zilele de acolo, nu mânca la careu, mâncarea i-o aduceau sus.

O zi n-a sunat după masă, s-a mai întâmplat.

A doua zi s-a dus ospătarul cu masa, a bătut, nu i-a răspuns, a renunţat. A treia zi când s-a dus ospătarul la uşă a simţit mirosul. Că murise de trei zile. Marinarii au zis că „l-au ajuns blestemele”. Şi mai ştiu eu un comandant idiot care ori a băgat laba prea tare în cambuză, ori altceva că la Singapore li s-au terminat alimentele şi nu au primit aprobare să ia altele. Au primit oamenii de la Singapore spre casă ceva orez iar final un biscuit şi o ceaşcă de ceai pe zi. Când au ajuns la Constanţa i-a examinat un doctor, i-a trimis pe toţi acasă o săptămână şi le-a spus să mănânce numai supă şi ceai.

Li se micşoraseră stomacurile.

Schimbare de echipaj

După şapte luni de voiaj ne schimbă. Rămân comandantul, secundul, mecanicul unu, telegrafistul. Restul întoarcem foaia, ne aşteaptă casa. Şi despărţirea de cei care rămân, cu care am navigat trei luni.

Nu mai am somn. În bezna nopţii stau în comandă. Omor timpul. Apare domnul comandant. Nu se vede, e întuneric. Doar se aude.

— Bună seara, cine e aici ca să ştim pe cine să nu

bârfim.

— Nu e bine să bârfim pe nimeni.

— Cine a zis-o?

— Biblia.

— Dar matale doctore de ce nu te ţii de Biblie?

— Tocmai că mă ţin.

Sunt monosilabic, am învăţat de mult că orice discuţie cu ăsta e numai în avantajul lui. Marinarilor le spune „soldaţi”.

— Ia să vedem de ce sunt în stare soldaţii ăştia.

A fost pistolar, luat a treia cizmă (pe centru spate) şi a ajuns pe navele civile. Dar mentalitatea este tot de pistolar.

— Acum când se schimbă echipajul, când pleacă, ar trebui să le controlăm bagajele ca să nu plece cu ceva de la vapor.

Adicătelea percheziţie la plecare.

Ceva – ceva logică are dar nu are nicio idee despre legalitate.

— Ce facem dacă după ce plecaţi vin scrisori? Eu le iau şi dacă au adresa expeditorului când ajung în ţară le trimit înapoi. Că nu trebuie să ajungă la nimeni chiar dacă zice că e prieten cu adresantul. Chiar dacă nu o deschide când e treaz când bea ceva, atunci îi vine „ia să văd şi eu ce scrie”. Nouăzeci la sută din oameni desfac scrisorile altuia, că aşa e omul. Şi din scrisorile astea unele sunt groase domnule, le scrie multe, le spune de toate.

Mucegai, Tudorică şi Bobiţă

Brazilia, Rio Grande. Scandal la maşină; doi din motorişti care fuseseră noaptea la fetiţe nu se prezintă în cart.

— Am agăţat una de şaptesprezece ani. Mi se rupe mie de vapor…

Motoriştii beau în prostie. Iresponsabili până la indiferenţă faţă de prooria lor viaţă. Ca produse tipice ale comunismului pentru ei asigurarea este că şi alţii sunt interesaţi ca vaporul să nu se scufunde sau să nu ia foc şi vor face şi munca lor în această privinţă. Vor scăpa şi ei la

grămadă cocoţaţi pe frica şi grija altuia dacă, cumva, Doamne fereşte…

Tripleta de aur: Mucegai, Tudorică pletosul şi Bobiţă.

Tineri, jegoşi, inconştienţi.

Mucegai e tânăr, foarte-foarte negricios, slab, cu faţa plină de bubiţe şi cu oarodontoză.

— De ce Mucegai? Am întrebat eu odată pe unul de la maşină.

— Pentru că înăuntrul lui totul e putred.

Tudorică este scurt, cu un păr lung pe care se vede limpede că la maşină se lucrează cu unsori.

Bobiţă este numit astfel pentru că asemenea colegului nostru patruped se ţine scai după şeful lui – Mircea treiul de la maşină (o altă nomenclatură era: Gică DE Mircea, un fel de von nemţesc, după numele ofiţerului la care este motorist). Are nasul zdrelit, a căzut matol pe scări. Beţiile lui sunt patriotice. Când se îmbată urlă:

— Sunt nepotul lui Ştefan cel Mare (Cântarea României şi-a îndeplinit rolul!), mă trag de la opincă, am cal şi pistol, o să vă împuşc pe toţi…

Din când în când tripleta de aur a motoriştilor are diferende.

Rezolvarea – diferită.

În crucea nopţii peste nostrom – preşedintele comitetului de cambuză – părintele oficial al păpicii, năvălesc bine făcuţi, Mucegai şi Tudorică.

S-a împărţit la oameni prin efortul nostromului şi graţie unui artificiu financiar câte trei kilograme de ciocolată. În Brazilia de unde venim ciocolata este bună şi ieftină. Cei doi nu vor ciocolată, ei vor câte doisprezece dolari.

Nostromul, sculat din somn, uşor abţiguit, atâta aşteaptă. Dumnezeu i-a rrimis.

— Să vedeţi dom’doctor cum le sunau capetele de melamină. Parcă era Morse.

Bobiţă, patrupedul, solidar cu nostromul îi atacă în acest timp pe cei doi la picioare.

În timp ce stau seara la careu, liniştit, relaxat, la un

film cu poliţişti corupţi, cu Clint Eastwood, apare Tudorică. Părul intens lucios, ca un pantof dat bine cu cremă de ghete, damf puternic de băutură proastă.

Este aproape de miezul nopţii.

— Doctore, vrei să vii cu mine până la cabinet.

— Ai ceva, te supără ceva? Spune. Sau e secret?

— Nu, vreau să vii cu mine până la cabinet.

Îmi vine să-i dau două perechi de palme să-i sară dinţii, un şut în fund să treacă prin melamină. A încasat-o zilele trecute de la nostrom. Da, dar eu nu sunt nostrom.

Tudorică este omul muncii, eu nu prea fac nimic fizic într-o incintă strict delimitată unde unii asudă în maşină iar alţii pe punte cu maţagonul în mână. Echilibrul e fragil, oamenii des primitivi, oricând gata să se coalizeze la carotida unuia, nu de alta dar au chef să strângă dinţii pe beregata cuiva. Aşa că mă duc cu el sus în cabinetul medical, ascult un sfert de oră de bâlbâieli, incoerente şi suspicioase. Până la urmă vrea antibiotice (da' nu româneşti) pentru care nu are niciun fel de indicaţie. Să dăm clasei muncitoare în stare de ebrietate ce-şi doreşte! Final devenim pretini şi coborâm în careu, la film.

Oare rolul medicului pe vapor este să îngrijească de sănătatea oamenilor sau să le satisfacă capriciile medicale?

Şi ce faci dacă – uneori – aceste capricii aparţin unor oameni des psihopaţi şi uşor răuvoitori?

Numai că orice medalie are avers şi revers. Reversul medaliei Mucegai, Tudorică şi Bobiţă mi-a fost explicat de un alt truditor al pântecului mecanic al vaporului, amicul meu ofiţerul electromecanic Doru Maţal:

— Viaţa pe vapor şi mai ales cartul în maşină dezumanizează. Beţiile îngrozitoare pe care le fac Mucegai şi alţi motorişti sunt încercări haotice de restaurare a personalităţii, a condiţiei umane. Atunci se bat cu pumnul în piept, se dau cei mai mari din parcare. De fapt, sunt pierduţi şi disperaţi.

*

* * *

23 aprilie, Sfântul Gheorghe, travers de insula Fogo.

Răsare din ceaţă masiv, Un con striat, înălţat la 2800 de metri deasupra mării. Vulcan, îngemănarea focului cu apa, a verticalei cu orizontala. Oximoroanele Domnului!

Masă mare în babord. Toţi cei Gheorghe s-au unit într-un efort colectiv. Efort colectiv va însemna o duzină de sticle de votcă, sucuri şi final două damigene de vin.

Nici eu nu sunt de fală. După ce stau de la unsprezece dimineaţa la şase seara în faţa paharelor mă duce la culcare domnul Onea, şeful mecanic care mă trage şi pe video în toată splendoarea lentorii tâmpe a alcoolului.

— Erai mai urât ca o maimuţă.

Dar Mucegai! Mucegai vine din maşină deja beat, se aşază cu coatele pe faţa de masă albă, pe care o umple de motorină.

— Las c-o spală ospătarul!

Sare, murdar, să-l îmbrăţişeze pe comandant dar intervine vigilent nostromul, veşnicul câine de pază al vaporului.

În final se apucă să verse paharele cu băutură ale oamenilor. Ei, cu ocazia asta va fi bătut de mai multe echipe în mai multe rânduri. Reuşeşte să-l muşte de mână, ca un câine, pe Gică telegrafistul. Seara umblă cu o cerere scrisă, deja treaz, să reclame că a fost bătut. Are buza spartă. Evident ţi-are audienţă: Ai găsit ce-ai căutat.

Jur pe pâine şi pe ochii mei

La Rotterdam ceartă violentă degenerată în scandal şi raport către comandant între ofiţerul III punte şi ospătar. Ambii ies cu un grup mai numeros la Clubul marinarilor, închis în acea seară şi eşuează în singura clădire din jur şi local totodată „De Beer Hotel”. Suntem traşi de două săptămâni în mijlocul apei, pe fluviu, într-o zonă industrială pustie. Se bea mult, se spânzură o grămadă de parale şi ciupit sau nu ospătarul atras de un stand de reviste porno bagă una sub palton. Este văzut, semirecunoaşte, o pune la loc sau o aruncă. Scandalul cu olandezii este evitat. Dar treiul nostru de punte când e ameţit este violent. Şi mai ales urăşte de moarte hoţii. La

unul din primele sale voiaje a strâns 500 de dolari să-şi ia un video. I-au fost furaţi, ştia aproape exact de către cine dar nu putea dovedi. A venit acasă în ţară, nevastă-sa când l-a văzut cum arată s-a speriat, la fel socru-său (iau eu paguba asupra mea, lasă, nu-i nimic). După două zile a făcut ulcer perforat. S-a ales cu două treimi de stomac rezecate. Treiul a reacţionat violent faţă de hoţul de reviste. Greşeală!

Ăsta îţi aduce farfuria cu mâncare şi cine ştie ce îi mai dă prin gând. Oricum războiul psihologic s-a declanşat: Treiul primeşte cea mai mică bucăţică de carne din toate farfuriile de la careu, în loc de un şerveţel – jumătate.

Numai că Treiul răspunde şi de secţia bucătărie. Se întocmeşte o comisie care să constate din start nu cum e curăţenia în sala de mese ci că „în sala de mese este murdar”. Se constată, se întocmeşte raport către comandant.

Rămas cu mine – fusesem şi eu membru al comisiei adhoc – ospătarul jură răzbunare sângeroasă la ţărm:

— Jur pe pâine, doctore, şi pe ochii mei!

Cu un gest isteric ia o felie de pâine din coşul din care ne servim cu toţii, o lipeşte de ochi, o pupă şi o PUNE LA LOC.

Secund cu delegaţie

...Era pe „Călimăneşti”, un 7800 tdw. Ne-a fugit secundul, mi-a propus şi mie să rămân dar mi-a fost frică şi am refuzat. Acum îmi dau cu pumnii în cap. Mi-au propus să fiu temporar secund. Eu eram ofiţer doi de punte. Am zis, accept, dar vreau şi banii. Asta se referea la banii negri pentru curăţat magazii, manevre neprevăzute în contract – tot ce ar trebui să facă primitorul sau expeditorul mărfii şi l-ar costa prea mult dacă ar face-o cu muncitori autohtoni. Şi bani negri au fost. Eram la New Orleans şi era vorba de nişte manevre pe Mississippi. Comandantul m-a luat cu vorba, lasă că îţi dau când ajungem în Irlanda, lasă că îţi dau când...

A t

Între timp ni s-a avionat un alt secund.

Dar eu ştiam că aveam de primit bani şi pe mine nu mă trage nimeni în piept!

M-am îmbătat lemn, am zdrobit cu pumnul toate barele de lemn (groase!) din faţa geamurilor comenzii (că eu am pumn greu) şi după aceea m-am dus la cabina comandantului să-i rup uşa şi să-l omor. Comandantul avea vreo şaizeci de ani aşa că probabil îl băteam de făcea pe el, asta în cel mai bun caz. Până să o fac a venit unul solid, ofiţer de punte, mi-a dat doi pumni în stomac, m-a săltat în spinare şi m-a încuiat în cabină.

A doua zi consiliu de bord, reuniune a tuturor şefilor de secţie plus secretar de partid, for excepţional pentru măsuri excepţionale.

— Este adevărat că aţi cerut bani comandantului?

— Bineînţeles! (Că ştiam eu ce ştiam)

— Este adevărat că aţi vrut să-i spargeţi uşa şi să-l loviţi?

— Nici pomeneală!

Este chemat martorul, ăla de m-a imobilizat.

— Este adevărat că...?

— Fugi dom'le de aici, n-am văzut nimic.

N-aveau martori!

A doua zi mă ia comandantul:

— Te nenorocesc, te scot din flotă!

— Poate eu pe tine, ce crezi că eu sunt cu mâna goală?

Comandantul ciuleşte urechea:

— Şi cu ce mă rog mă – ai tu pe mine la mână?

— Păi cu asta, păi cu aia, şi cu aia. Hai că îţi aduc dosarul.

Vin cu dosarul.

— Asta-i doar o copie, de documentare. Ce, crezi că-s tâmpit?

— Şi tu cât vrei?

— Trei sute cincizeci de parai.

— Bine rupem dosarele, eu pe ăla cu consiliul de bord, tu pe al tău, iei banii şi du-te dracului.

Eu, oricum, mi-am făcut numărul mai departe.

Că ne-am dus în Irlanda de Nord. Aveam la bord băutură too much. Acolo veneau la bord fetele vesele, alcoolice cronice, nu prostituate, numai boschetare. Veneau pe băutură. Fete bune, beau atâta că băgau pe oricine sub masă. Întâi a venit una fără niciun dinte în gură care a luat la rând tot echipajul. La mine a poposit întâi una de paisprezece ani, tot alcoolică, apoi altele şi în final m-am cuplat cu Margret. Şi am tot stat cu Margret că şapte zile nu am mai ieşit la munci. Comandantul n-a zis nimic. În ţară am intrat şase ore la Constanţa să ne ia „moţul” (descărca din minereu până făceam pescajul să putem intra pe Dunăre) şi am plecat la Galaţi. Acolo m-au trimis după acte la căpitănie. M-am îmbrăcat frumos, în uniformă, m-am dus la crâşmă, m-am luat cu nişte vagabonde şi am ajuns la vapor după două zile.

Comandantul a fost scurt:

— Uite, nu-ţi fac altceva, dar îţi iei pe loc debarcarea. Nu-ţi pot scrie în carnet decât bine.

Eu liniştit i-am luat pixul, am pus în faţă la bine un „f”, în faţa lui am făcut-o, şi m-am dus să iau alt vapor.

Iar comandantul, într-un voiaj la ruşi, peste două săptămâni, avea să fie găsit spânzurat la puntea bărcilor. Se spune însă că avea şi oasele mâinilor fracturate. Sinucidere? Crimă cu autori necunoscuţi?

Nici azi nu se ştie.

Muşte la careu şi secunzi suspicioşi

— Doctore sunt muşte la careul ofiţeri!

La careul ofiţeri se serveşte masa. Adevărat, este plin de muşte. Aseară roiau. Ospătarul nostru primise ordin să le lichideze, ceea ce a realizat cu totul şi cu totul superficial. Suntem pe fluviul Parana, în inima Argentinei şi musca intră pe hublouri.

Căpitanul mă priveşte furibund:

— Gagiule, îţi fac hârtie. Asta e sarcina ta. În ţara asta este epidemie de holeră. N-ai decât să te uiţi la televizor, anunţă permanent.

Mă duc să-l anunţ pe ospătar să omoare muştele cu

prosopul, bucată cu bucată. La această idee îi ies ochii din cap. Ospătarul nostru este locul geometric al antipatiei şi urii generale. Băgăcios, inoportun, dorind să fie important, linguşitor-ameninţător, cu un fizic nu tocmai atractiv reuşeşte de minune să umple nişa funcţională a ţapului ispăşitor din cadrul oricărei colectivităţi mai ales a uneia închise.

— Sunt persecutat că sunt ţărănist. Vreţi să vă bateţi joc de mine cu muştele. Pe celelalte vapoare eram respectat, numai aicea sunt batjocorit. Lasă că îmi pun eu ştreangul şi las scrisoare cine m-a determinat. O să ajungem în ţară şi vă dau eu în judecată…

Până la urmă luăm amândoi câte un prosop şi îi demonstrez că SE POATE. Omorâm toate muştele. Când îi spun lui Petrică brutarul să omoare muştele (ordin de la căpitan!) face ochii cât cepele, se pune pe râs, mai să scuipe pe jos:

— Să-mi dea hârtie scrisă. Aşa tâmpenie nu am auzit în viaţa mea. Muştele vin şi pleacă.

Ospătarul cu impotenţa vicleană, perversă, în două ape, şi să te perie şi să te muşte, a servitorului, duşmanul tău plătit:

— Tu eşti de vină doctore că nu ai comandat spray-uri contra muştelor…

Am probleme nu numai cu muştele, am probleme şi cu secundul. Secundul a fost trimis să verifice pe ceilalţi doi ofiţeri de punte cum iau pescajele, nivelul de afundare a navei în apă. Că nava se afundă în apa de mare într-un anume fel şi în apa de râu în altul. Diferenţa de salinitate dă diferenţe de densitate ale apei şi nava în apă dulce se prăbuşeşte, se înfundă. Pe râu există riscul să ne punem pe uscat, trebuie să avem fix 18 picioare. Dacă avem un centimetru mai mult nu ne ia pilotul. Ori noi nu am fost uniform încărcaţi, suntem prăvăliţi de spate, apucaţi, la pupa am avut 20, 5 picioare. Sigur, se poate remedia prin redistribuirea apei din tancurile de balast. S-a tras din tancurile 13 – 14 ca să pună vaporul pe chilă dreaptă dar… sondele de la tancuri nu prezintă încredere. Sondele

funcţionează pe principiul jojei pentru uleiul de motor de la „Dacie”. Evident la o cu totul altă scară. Numai că sondele nu lovesc fundul tancului cum ar fi normal ci munţii de rugină descojiţi de pe pereţii tancurilor; tancurile trebuiau să fie curăţate cu ocazia recentei reparaţii capitale şi evident nu au fost. Habar n-avem câtă apă este în tancurile de balast! Se pare că cele două tipuri de sonde (pentru tancurile de apă de balast şi tancurile de santină, adică de ape uzate) au fost vopsite una cu culorile alteia şi ca atare se confundă dând valori eronate! Am păţit şi eu aşa ceva la anestezie când după o reparaţie gura de oxigen şi gura de protoxid de azot, gaz anestezic ce nu întreţine viaţa, au fost vopsite pe invers. Bolnava a scăpat după ce s-a plimbat uşor pe lumea cealaltă, eu eram să fac infarct şi ştiu cel puţin doi morţi tineri în ţară exact prin acest tip de anestezie „pe-invers”. Ce se întâmplă la vapor când vopseşti greşit?

Cum marfa care se încarcă vrac pe o navă rezultă din câtă apă are în tancuri raportat la pescaj, de fapt cei de pe vapor NU ŞTIU cât încarcă. Şi marfa asta e bani serioşi şi dispute ţepene.

Căpitanul face pe acte menţiunea „cantitatea şi calitatea necunoscute” şi vine la mine să-i iau tensiunea arterială.

Evrika! Nu sondele sunt vopsite greşit ci gurile de sondă de pe punte. Confundăm gura de sondă de la balast cu cea de la santină.

Cu toată tevatura pescaje – guri de sondă – sonde, pe secund „l-a tras curentul”. Este a treia oară în voiaj că face un episod febril tip gripal. Cu ăsta ceva nu-i în regulă. Să-i spun să-şi ia teste de imunitate şi să se exploreze pentru SIDA? A fost operat, a primit o mulţime de injecţii... Mai bine nu-i spun. Îi dau nişte paracetamol. Îl priveşte suspicios. Apoi îmi spune – absolut serios – că dacă îl omor din greşeală familia lui mă va distrage. Asta îşi păzeşte viaţa ca evreii sulurile cu Tora! Ăsta se închină la el însuşi!

Totuşi îmi confiscă vreo zece tablete de Paracetamol franţuzesc, mă serveşte cu nişte tablete de ciocolată şi

merge să se culce ca în fiecare dimineaţă după cart, să se refacă.

De ce mă bănuieşte că ar putea muri din cauza mea? Din principiu îi bănuieşte pe toţi cu care împarte de luni de zile cuşca asta de fier, vaporul:

— Gândeşte-te că dacă iau o listă de echipaj nu este un singur om pe care să vreau sau să îl pot invita acasă. Să vadă maică-mea sau nevastă-mea printre ce oameni mă învârt pe vapor. Dacă mă întâlnesc cu ei în Bucureşti o să-i invit cel mult la restaurant.

Rien n'est plus dificil que de soigner en meme temps son malade et sa reputation

Nimic nu e mai greu decât să îngrijeşti în acelaşi timp pe bolnav şi propria ta reputaţie. Acest conflict de interese este real, ne-am ciocnit de el toţi cei ce trebuie să îngrijim un bolnav. El poate avea ca extremă absurdă aserţiunea unui general american în timpul luptelor cu pieile roşii: „Cel mai bun indian e un indian mort”. Pacientul pe care îl tratezi are păreri, informaţii medicale luate din Calendarul de perete sau de la vecina de scară din bloc, aprehensiuni şi suspiciuni. Dacă este la uscat: mergi mata la policlinică, fa. Coadă să scoţi bon de consultaţii, fa. Coadă cât încape cu bonul în mână la uşa cabinetului şi dacă chiar nu ai înţeles că lozinca este „ciocul mic” atunci caută mata alt doctor. Pe uscat serveşte la fileu cel în halat alb. Dar aici nu suntem la uscat. Aici ne frecăm zilnic în aceeaşi cuşcă de tablă, ne privim în ochi, suntem un fel de fraţi siamezi. Actul meu medical nu se adresează numai bolnavului, poate fi adresat şi mie în chip de bumerang. Şi dacă sunt deştept trebuie să mă adaptez.

Bate la uşă şi îmi intră în baracă, stropindu-mi podeaua cu sânge Nea Fănică telegrafistul. Şi-a strivit degetul la uşă. Hai să-l pansăm.

— Doctore fă-mi şi ATPA.

Bravo Nea Fănică, ai dreptate. Tetanosul nu doarme. Hai să-ţi facem ATPA.

Nea Fănică are o muncă digitală. Capul de ebonită al emiţătorului se bate digital. Mâini îngrijite, unghii lungi,

lungi de tot la degetele mici.

Peste trei zile Nea Fănică vine să-mi facă o vizită:

— Doctore mi-am scos pansamentul şi m-am spălat pe mână cu urină.

— De ce cu urină Nea Fănică?

— Că aşa ştiu eu.

— Foarte bine Nea Fănică, foarte bine.

Nimic nu e mai greu decât să te îngrijeşti în acelaşi timp de bolnav şi de propria ta reputaţie.

Apendicită în Caraibe

...Eram cu „Târgu Secuiesc". Ne-au trimis să încărcăm din Cuba şi cum nu aveau marfa de dus ne-au trimis goi, în balast. Nu-i o plăcere să traversezi Atlanticul cu nava goală. E un risc. Oricum s-a plecat cu nava defectă şi în dreptul Canarelor conducerea de la bord a cerut aprobare să intre la Las Palmas să ia nişte piese de care era nevoie. Cu vaporul gol, balastat şi defect să traversezi Atlanticul... Nu s-a aprobat. Dar la şapte zile distanţă de Canare n-au mai avut încotro. Vaporul nu mai era apt de navigaţie, „întoarceţi-vă înapoi la Palmas". S-a luat ce era nevoie dar, şapte zile dus – şapte întors, două săptămâni în plus, s-a pierdut poziţia de încărcare din Cuba. Degeaba aţi venit că nu mai aveţi ce încărca. Ce dacă aţi traversat goi Atlanticul. Atunci am fost puşi să aşteptăm să pice ceva de transportat. Ne-au ancorat pentru o lună şi ceva în sudul Cubei, lângă un fel de sat. S-a luat legătura cu agentul şi ni s-a permis să lăsăm barca la apă. Am ieşit de câteva ori în orăşelele din jur. Se trecea când ajungeai la ţărm printr-un fel de poartă, erai văzut. Cum oamenii se întorceau la vapor din cale afară de beţi agentul a suprimat dreptul de debarcare. Să nu se înece oamenii cu barca? De frică că fac scandal şi o să aibă el necazuri? Dumnezeu ştie. Voiajul fusese programat pentru un timp mult mai scurt, s-a lungit şi s-au terminat alimentele. Cubanezii nu puteau vinde, chiar pe dolari, nici măcar un sac de faină. Şi ei de abia aveau. Ar fi început foamea, noroc că se pescuia şi cădea peşte. Până la urmă am fost trimişi în Venezuela, pe Orinoco, pe fluviu, să luăm

minereu. Un voiaj de patru luni şi jumătate pentru o căciulă de marfa! Şi în drum spre Orinoco un marinar a trântit o apendicită acută. Unde să te duci să ajungi mai repede? Hai două zile înapoi, spre Jamaica. Numai că soluţia era foarte riscantă. Nu existau la bord hărţi de apropiere, ori zona e o zonă de corali. Jamaicanii nu voiau în niciun chip să iasă în larg să ia omul. Până la urmă a venit o vedetă militară solidă şi l-a luat. L-au operat. Dar după operaţie cine să-l repatrieze? Compania nu avea agent în Jamaica. Până s-au frăsuit ce şi cum să facă cu el în Jamaica l-au ţinut în spital. Două luni a stat în spital. L-au trimis acasă până la urmă cu avionul, prin Londra. Era un puşti cuminte, la primul lui voiaj, din Giurgiu. Marinar. Terminase liceul de marină. L-au dat afară din serviciu. Că atât timp cât a stat în spital i se cuveneau douăzeci de dolari pe zi. Înmulţeşte cu două luni şi vezi cât face. Banii probabil că i-au luat alţii, directorii. Când a început să umble după dreptul lui a deranjat şi l-au dat afară. Ce e aia ilegal? Eşti naiv doctore. Nu e singurul caz. Sindicat? Da' ce, ăla fi nostru e sindicat? Dacă a fost după revoluţie? Care revoluţie? Ce-i aia revoluţie? Sigur că după revoluţie. Să fii matale sănătos.

Moare brutarul!

— Veniţi repede dom' doctor, moare brutarul!

Ospătarul, gras şi solid totodată, familiar – unsuros, un cockney tipic e speriat. Mă duc cu el până în baraca muribundului. Dacă o fi chiar pe moarte? Deşi nu îmi pot imagina ce ar putea avea moldoveanul ăsta tânăr, plesnind de sănătate.

— Doctore, mi-e rău doctore, mă pierd, salvează-mă!

Palid, agitat, transpirat, varsă de azi dimineaţă. Amestec de dureri, oboseală oatologică şi panică. Îi dau să bea o xilină, îi fac un scobutil compus „direct pe vână". Se mai linişteşte.

— Ce s-a întâmplat domnule?

— Azi-noapte au fost două gagici la vapor. Le-au adus pescarii cu barca. Au urcat în tribord pe scara de pisică.

Suntem în Brazilia, femeia este aici relativ ieftină.

Dar suntem traşi într-o dană particulară, a unei societăţi care are pază înarmată. Nu se intră aşa cu una cu două. Au stat până la şase dimineaţă. Una din ele a fost tocmită de meşterul lemnar. Cincizeci de parai. Mult, dar meşterul este la primul voiaj şi voia tare mult. Aşa ca un botez marinăresc. A băgat deci mâna adânc în buzunar ca să omoare concurenţa. Care altul ar fi nebun să liciteze la preţul ăsta?

Cealaltă a trecut pe la prietenul meu timonierul. Dar când l-a văzut mare, beat, lăţos, murdar – o variantă mizeră a lui Grişka Rasputin – a renunţat. Şi a fost tocmită de un consorţiu. Trei inşi, doi din ei de la bucătărie, brutarul şi ospătarul. Pentru toţi trei, la un simultan, cincizeci de parai. În plus brutarul, prostul viclean, i-a dat 100 de lei şi i-a spus că la bancă asta facă o sută de parai. Şi s-a încins cvartetul. Fără muzică (dacă află comandantul!) dar cu multă băutură. Şi brutarul, ceangău catolic credincios, a zis să-şi scoată banii. A pus la bătaie tot ce a văzut prin filme. L-au numărat ăştia: şase numere!

Şi acum îi ies toţi banii ăştia recuperaţi în natură de-a-ndoaselea.

— Doctore, salvează-mă, mor!

I am not a black man

Unul din beteşugurile cronice ale navelor române sunt D.G.-urile, diesel generatoarele. Acestea sunt motoare diesel care generează curent electric. Nu ai curent electric nu ai lumină şi niciun fel de acţionări. „Maşina”, motorul principal, învârte numai elicea. Restul de multiple motoraşe electrice sunt toate dependente de D.G.-uri. Şi pe câte vapoare nu am navigat, şi au fost destule, nu am întâlnit unul să nu sufere de D.G.-uri. Eşti obligat să ai trei D.G. funcţionale. Două dau curentul electric necesar, unul este de rezervă. Numai că asta se respectă în teorie.

Ce se întâmplă dacă îţi pică toate D.G? Este aşa numitul blackout când nava nu mai guvernează, nu are lumină, eşti un corp metalic mort pe valuri. Blackout nu este o ipoteză teoretică este o ipostază practică pe care am trăit-o de câteva ori. Niciodată însă pe furtună, altfel

probabil nu mai aveam ocazia să-mi scriu trăirile pe hârtie.

Dar dacă ai un singur D.G. funcţional?

Experienţa a făcut-o un vas românesc pe strâmtorile daneze. Frig, ceaţă, ninsoare. Niciun fel de încălzire. La bord erau doi piloţi danezi. Unul a primit şase pături şi stătea în cabină. Cabina neîncălzită. Celălalt pilot tremura cu românii noştri în comandă, nervos ca un câine:

— Astea nu-s condiţii-I am not a black man. Eu nu sunt negru!

De acostat au acostat „cu rândul” dând curent electric când la vinci când la cârmă. Se coordonau şi opreau prin radiotelefon când tina când alta.

— Dacă se întâmpla ceva?

— Dacă se întâmpla ceva comandantul era belit. Cum îţi permiţi să faci manevră cu un singur auxiliar?! Ţi-a dat cineva ordin?

— Dar dacă refuza să facă manevră şi să acosteze?

— Atunci era belit că nu a făcut-o. Ce nu e posibil. Vechea formulă „Treizeci la curul altuia”. Importantă nu e problema ci modul cum se pune.

„Linia curvă este linia care mere, mere şi se întoarnă de unde a plecat”.

...Eram, doctore, în radă la iranieni, la Bandar Abbas. În plin război între Iran şi Irak. Erau o sută şi douăzeci de nave în radă, uitate de Dumnezeu. Iranienilor prinşi de război le convenea mai mult să plătească staţionarea navelor decât să le descarce. Stăteam de dracu' ştie când sub un soare ucigător care aproape topea tabla fără nicio perspectivă, fără nicio şansă să scăpăm din cuptorul ăla nemişcat. Ni s-a aprobat să ne repezim până pe partea cealaltă a Golfului Persic, la Dubai să luăm provizii.

Agentul navei ne-a rugat cu ocazia asta să ducem blat până la Dubai, fără a-l trece în actele navei, pe un ofiţer doi mecanic grec. Omul se repatria, avea toate actele făcute dar nu avea pe unde să plece. Prin Teheran nu putea din cauza războiului. Pleca pentru că marinăria statică la ancoră în căldură sufocantă nu-i mai convenea: era plătit cu 1300 de dolari pe lună într-o zonă de război,

puţin, nava era prea veche, prea multă muncă pentru banii ăştia. Dubaiul era pentru el o soluţie ideală. Emiratele Unite erau legate prin avion de toată lumea. Numai că între vaporul nostru ajuns în radă la Dubai şi Dubai era şalupa. Şalupa era oricum la dispoziţia românilor. Dar ţiganii, arabiţoii de pe şalupă, nu se ştie cum „l-au citit” pe grec cum că nu era de-ai noştri.

— Taxa de şalupă este de 350 de dolari. Vrei la ţărm, scoate-i.

Grecul era perfect dispus să dea banii numai să scape din infernul Bandar Abbasului. Dar nu-i avea. S-a rugat ca de Cristos de toţi românii să-i dea, dă scrisoare de garanţie nava lui, vor primi banii imediat. Probabil, sigur, că aşa ar fi fost, dar cine era nebun?

Aşa că de la Dubai unde nu a reuşit să debarce – dar nu era să o ia înot – l-au dus înapoi la Bandar Abbas. A stat o săptămână la noi la bord. De ce? Fiind 120 de nave care vorbeau între ele pur şi simplu timp de o săptămână nu l-am putut contacta pe grec la radiotelefon. Ce a făcut săptămâna asta la noi la bord? S-a îmbătat praştie. Şi după o săptămână a venit barca de la ei, de la greci, şi l-a dus de unde a plecat.

Nu ştii doctore definiţia aia a curbei a lui Marius Chicoş Rostogan, dascăl ardelean? „Linia curvă este linia care mere, mere şi se întoarnă de unde a plecat”.

Cine nu are bani miroase a prost

„Banul, spuneau cei şapte înţelepţi ai Greciei este sângele şi sufletul oamenilor şi cel ce nu-l are umblă mort printre vii”.

Scipion de Gramont, 1620

„Două lucruri fac sălbatici pe oameni la vapor, îi înnebunesc, îi transformă în fiare: munca şi banii. Când te legi ori de una ori de alta”.

Comandant de cursă lungă Crăcană, 1992

…Ştii ce este marinăria, pentru marea majoritate? O obsesie de rentabilitate. Cine nu are bani miroase a prost. Aşa zice marinarul român. Şi ştie el ce zice. Săracul are o psihologie specială: îngemănarea fricii şi poftei de bani.

Ştiţi bancul cu rabinul care mergea în fiecare joi la Iţic măcelarul şi îi cerea împrumut 10.000 lei? Sâmbăta îi dădea înapoi. Şi aşa săptămână de săptămână.

Când Iţic s-a oferit să-i împrumute banii pe termen lung rabinul a refuzat.

— Ştii, eu numai vineri am nevoie de bani. Vineri vorbesc la Sinagogă. Şi altfel vorbeşte omul când are 10.000 de lei în buzunar…

Marinarul român navigă sub semnul sărăciei. Sărăcia nu este numai o condiţie economică şi este mai mult decât o stare psihică, sărăcia este o boală. Umilinţa şi impotenţa care îţi intră în oase. Te dezvolţi vicariant, capeţi din inteligenţa şi viteza de reacţie a mâţei vagabonde specialistă în lăzi de gunoi.

Atent, rapace, viclean, dar tot cheltuind pentru supravieţuire din energia ta vitală, din Eul tău, te pierzi.

Cehov spunea că omul trebuie să-şi cheltuiască viaţa storcând cu efort, picătură cu picătură, pe sclavul ce zace în el.

Dacă viaţa te împinge în poziţia de servitoare şi mai exact de servitoare hoaţă?

Sărăcia îţi dă o psihologie specială. Am auzit o pildă minunată despre problema opţiunii în viaţa marinărească:

Dracul prinde un marinar american, un rus şi un român. Şi li se dă şansa să scape ori dând 100 de dolari, ori să primească 50 de bice, ori să mănânce un cazan de rahat. Americanul alege să dea banii, rusul cazanul. Marinarul român începe cu mâncatul rahatului, i se apleacă, renunţă şi alege bătaia, la jumătate nu mai poate şi în final dă banii.

*

* * *

Din povestirile inepuizabilului John bucătarul:

„Am primit un asistent medical nou, nu mai navigase, mai temător, tot stătea să pipăie ce şi unde.

La Constanţa, la plecare, când luam combustibil, s-a urcat la bord un câine mare, negru. A rămas la bord. Ziua stătea ascuns sub apărătorile de la lateralele magaziilor.

Mânca din resturi, la pupa. Nu-l simţeai. Dar când am ajuns la egipteni şi a simţit „ţiganii” odată a ieşit şi l-a înhăţat pe unul din ţigani de ţoale. Nu l-a muşcat. A fost doar oleacă de agitaţie. Golanii noştri, cunoscându-şi omul, atât au aşteptat însă. Au „făcut” o telegramă falsă de la NAVROM cum că „întrucât în portul Alexandria aţi fost amendaţi de către autorităţile egiptene deoarece un câine prezent ilegal la bord a muşcat un stivator, vi se va reţine în rate din drepturile de voiaj, după cum urmează: comandant 1500 dolari, secund 1.000 dolari, asistent medical 3.000 dolari”. Bancul a fost evident făcut cu concursul comandantului. Bietul asistent medical când a văzut hârtia s-a făcut alb ca varul: „Copiii mei, copiii mei. Nu-mi ajunge o viaţă să plătesc toţi banii ăştia (3.000 împărţit la 1, 20 cât primea pe zi, cam câte zile de voiaj face?)

S-a încuiat în cabină şi nu a venit la masă nici la prânz, nici seara. A doua zi s-au dus după el de frică să nu-şi pună ştreangul. Chiar şi după ce i-au spus că e banc şi-a revenit cu greu şi în timp.

*

* * *

...Un ospătar, la primul voiaj, rapace, cu foamea în gât, gata să ia în cioc orice.

La un moment dat vede la unul din băieţi vreo 7 – 8 dopuri metalice de la sticlele de apă minerală. Dopuri uitate, nedebarasate.

— Ce-s cu astea?

— Merg ca focul la Suez!

Vechiul vis, să vinzi ceva la Suez, să te umpli de parai.

Oamenii sunt întotdeauna dispuşi să creadă tot ce îi flatează sau poate să le satisfacă visurile. Orice!

Şi ospătarul se apucă şi decapsulează toate sticlele de apă minerală ale comandantului ca să se ajungă om la Suez! Toţi umblă să ciugulească şi ei ceva. Numai că banul trage la ban, ţiganul la ţigan şi păduchele la golan.

Nu ştiţi povestea lui Remote control (control de la

distanţă)? Un pilot de-ai nostru care băga în port o navă norvegiană, nu găseşte în comandă decât pe comandant. Timonier, nema. I se umflă sufletul de mulţumire. „L-am prins în neregulă! Măcar de un carton de ţigări tot îl ţac. Şi de al dracului iese pe puntea de comandă. Comandantul după el. La cârmă nimeni!

— 360!

— 360, răspunde în ecou comandantul, scoate o jucărie mică din buzunar şi bate un buton.

— Midship!

— Midship! Răspunde comandantul şi iar aranjează la jucărie. Remote control! N-avea nevoie de timonier.

Nu s-a lipit mârlanul nostru de nimic substanţial.

*

* * *

Domnul nostru al tuturor este Dolarul. Totul pentru verzătură. Odată un puntist cretin a fost împins de un timonier maliţios să-l întrebe pe pilotul american (erau în SUA):

— Cât mai e cursul dolarului?

ăluia i-au ieşit ochii din cap de mirare.

Căci cursul este raportarea la dolar, nu a dolarului la ceva (chiar aur). Totul se compară cu Dolarul. El este incomparabilul. Iar marinarul român ajunsese în ţara Etalonului. Aici te pleci, nu întrebi.

Ciobi „doiul” de la punte (adică ofiţer doi) îmi explică cam cum e cu „public relation” pe mare. Trebuie să fii clever, să iei înainte de voiaj ceva artizanat. Nu să ţii tot ce câştigi pentru tine şi pentru vaporeancă. Unui comandant american îi ajunge că este american. Tu eşti român, tu trebuie să oferi ceva. Sărăcia costă. Ala oferă ocazia de a sta de vorbă cu un american.

Tu trebuie să te simţi la nivelul tău, şi pentru asta să dai. Chiar şi simbolic. Altfel nu rezolvi nimic.

*

* * *

Cum să faci rost de dolari? Până în 1989, indemnizaţia în valută era absolut simbolică.

Cele trei fotolii din comandă sunt ca în povestea cu cei trei ursuleţi. Ursul mare, ursul mijlociu şi ursuleţul mic.

O lingură mare, mare; una mai mică şi una mică de tot.

Comandantul, ofiţerul de cart şi timonierul.

Aici pe fotolii simbolic este: 2 dolari, 1, 55; 1, 20.

Secundul a scris ca banc pe spatele fotoliului ofiţerului de cart 1, 55 dolari cu cretă şi a trebuit să revopească fotoliul întrucât creta s-a imprimitat în lac şi... dacă ajungem aşa la Suez?

*

* * *

Pentru noi nu se pronunţă Toblerone, pentru noi se pronunţă tomberone.

Ca în caricatura celebră a lui Stănescu unde un puşti dus de mână de tată-său trece pe lângă un shop cu ciocolată, primind această replică. Nu căuta în vitrină, caută în lada cu gunoi. De altfel există nişte fotografii unde picioarele marinarilor români ies ca un V de la „Victory” (istoricul semn al lui Churchill), din tomberoanele „de lux” ale unor porturi pricopsite. Nu blamez pe nimeni. Şi eu am primit ciubuc de la un pacient un ananas (excelent) luat de la „tomberone” la Anvers.

*

* * *

Pe vapor băieţii mi-au povestit o istorie tristă a Constanţei de la sfârşitul anilor ’80, cufundată în frig, întuneric şi foame. Ţiganii Constanţei au furat de la delfinariu un delfin dresat. Un delfin ce credea în oameni, îi înţelegea, un membru al societăţii am putea zice.

Ţiganii l-au furat ca să-l mănânce. Şi l-au mâncat. Cu ocazia asta au bătut şi au sechestrat câteva zile portarul. După care au început să-l bată „băieţii” de la poliţie ca să afle dacă nu a fost în legătură cu ţiganii.

Povestea m-a izbit dureros, m-am văzut român cu ochii altora. Nu, sărăcia nu e o condiţie economică, sărăcia e boală. Şi cine nu are bani miroase a prost.

Ruşii au inventat munca în trei schimburi

Iar românul loboda şi mersul pe jos.

O caracteristică a marinarului român după care era recunoscut de toţi în lumea a treia era că nu circula cu taxiul. O albitură târându-se pe jos, într-o căldură infernală, cu sau fără bagaje. Era aşa, ca o ştampilă pe tine. Vorba unuia „ruşii au inventat munca în trei schimburi iar românul loboda şi mersul pe jos”. Numai că mersul pe jos – umilitor, istovitor, în contradicţie cu condiţia ta europeană – „ţine” în lumea a treia.

La pricopsiţi mersul pe jos se taxează la capitolul „Leneşul mai mult aleargă şi scumpul mai mult păgubeşte”. Şi dacă eşti diferit vei fi obligat să plăteşti diferenţa.

...Hamburg, sâmbătă seara. Patru stagiari la bord. „Hai să mergem până în San Pauli”. San Pauli e cartierul curvelor. Chiar dacă nu consumi îţi speli ochiul. Că fetele stau într-un fel de vitrină, la vedere. Autobuzul nu circulă. Autobuzul leagă portul de oraş şi cum e sâmbătă şi nu se lucrează nu are curse. Hai pe jos, că nu o fi bai. La un moment dat şoseaua se înfundă într-un tunel de 1.200 de metri pe sub Elba. La intrarea în tunel o săgeată şi indicaţia promiţătoare „San Pauli”. Pe marginea carosabilului un fel de microtrotuar. De fapt era o bandă de întreţinere. Maşinile mergeau dement de repede, cu farurile aprinse, totul vuia din cauza rezonanţei. Stagiarilor le-a intrat frica în oase, totul vibra, maşinile fluierau pe lângă ei dar nu aveau drum decât înainte. La un moment dat apare o maşină a poliţiei. Urletul sirenei era amplificat de pereţii tunelului. Frânează lângă băieţii noştri. Din maşină ies doi, unul din ei rămâne cu Colţul în poziţie de tragere în spatele maşinii.

— Ce-i cu voi?

La capetele tunelului erau telefoane de legătură cu poliţia pentru situaţii excepţionale. Prezenţa marinarilor români în tunelul auto era o situaţie excepţională. Nebuni? Terorişti? Gărzile roşii?

— Ce căutaţi aici?

— Păi nu merg autobuzele, că e sâmbătă.

— De ce nu aţi luat taxi?

— N-avem bani.

Au belit nemţii ochii şi i-au dus cu maşina până în San Pauli. Culmea este că la întoarcere au luat-o tot pe acolo. Şi s-a repetat scenariul. Nemţii sufocaţi de indignare au vrut să-i ducă la comandant. Până la urmă s-au lăsat înduplecaţi. I-au dus la vapor dar nu au mai urcat sus, la „conducere”.

În Japonia unul din băieţii de la vapor a cumpărat un scuter vechi. Că în Japonia erau o mulţime de motorete, de scutere mai vechi. Le dădeau mai pe nimica. Scuterul l-a cumpărat de la un orăşel vecin. Era o altă insuliţă decât cea la care era tras vaporul lor. Între insuliţe un pod. Omul şi-a luat scuterul, nu circula, trebuia să-i facă ceva reparaţii şi l-a dus de coarne peste pod. Şi ce crezi, vine poliţia, îl umflă, îl ţine trei ore la ei. Nu ai voie cu motoretă dusă de coarne pe pod! Până la urmă poliţiştii aduc o şalupă ca să-l treacă cu motoreta pe sub pod. Dar pentru treaba asta şalupa îi ia omului o taxă de 100 de dolari.

— Eu în Japonia am luat o motoretă din grădina unuia, era stricată, mi-a dat – o pe gratis. Am reparat-o şi am ajuns şi eu la poliţie. Că circulam doi inşi pe motoretă – şi nu era voie – şi fără cască. Ai noştri în Japonia au cam dat cu jula. Şi când s-au prins japonezii că le dispar lucrurile ce crezi că au făcut? A venit poliţia la vapor şi nu a făcut percheziţie. Le-a dat tuturor câte o hartă a oraşului cu un traseu tras cu roşu. Numai pe acolo puteau să circule românii şi nu aveai dreptul să te abaţi sub nicio formă. Poteca ciumaţilor.

Banul este ochiul dracului

Singapore. Visul meu dintotdeauna. Unul din polii inaccesibilităţii absolute. Ceva cam ca formula din „Pisicile aristocrate”: champagne, champignons et Champs Elisees (şampanie, ciuperci şi Champs Elisees).

Auzi tu, am ajuns la Singapore!

Mă întorc din oraş, plutind, deşi căldura grea mă

plesneşte în creştet. Gâfâi de căldură, ce importă!

La cheu un tablou straniu. Aproape toţi sunt grupaţi la bordul dinspre cheu, mai mulţi privesc în apă cu binoclul. Ce dracu' mai este şi asta?

Comandantul nostru nu e un om prea curios. În tot voiajul nu a coborât şi nu va coborî la uscat. Nici măcar la – Singapore. Dar are ochiul ager. Între bord şi cheu a observat că pluteşte ceva. Un fişic gros de bani. Marinarul e dintotdeauna cu foamea în gât. Foamea de bani „străini". Banii ăştia înseamnă bere, femei, buf.

Convingându-se că sunt bani, Titi, comandantul l-a trimis pe „Dolănescu", secretarul de partid – într-o chestiune atât de importantă, de încredere, cine, dacă nu el?

— După o soluţie improvizată de „rescue": două picioroange de bambus prelungind mânerele unui cleşte.

Să te bagi să iei banii nu ţine – oricând poţi fi strivit între cheu şi bordul metalic. Şi apoi e o murdărie! Apa de port e totdeauna murdară. Dar, totul până la bani! De pe bord se aruncă în mod neaşteptat o plasă de cranic, care deserveşte macaralele de bord, o rudă după aspect a vechilor plase de abordaj.

Mic, negru, agil ca o maimuţă Doru – timonierul coboară pe plasă şi... pune mâna. Fişicul este recuperat, gros.

Acum să te ţii. Va fi lupta între prioritatea ochiului (Titi, comandantul) şi prioritatea mâinii (Doru – timonierul). Lupta între ierarhie şi parale. Oare ce simte Doru când pune mâna pe ghemotoc? În capul lui probabil se întretaie cu viteză astronomică cum să-l tragă în piept pe Titi, cum să nu împartă cu conducerea.

Dar conducerea? Titi se agită pe punte precum cocoşelul, excitat peste poate.

— Este lege ca tot ce e marfa (!) găsită, îţi aparţine!

Fişicul e gros. E drept că nu sunt dolari singaporezi (doi la unul american) cum ne aşteptam cu toţii, scrie în chinezeşte, dar este vorba de valori mari: 500.000!

Uite că scrie şi ceva în engleză. Hell money – banii

dracului! Toată lumea înţelege că e ceva necurat, şi la propriu şi la figurat. Tally-manul (pontatorul singaporez, chinez; din locuitorii insulei 85% sunt chinezi) vine şi ne lămureşte tărăşenia.

— Este un vechi obicei chinezesc să arunci bani „răi” (special confecţionaţi) pe apă ca să-ţi vină bani buni.

Toţi sunt dezumflaţi. Unii râd, alţii râd cu jumătate de gură.

Titi şi Doru – timonierul îşi reintroduc ghearele în perniţe şi se pregătesc să toarcă blând.

Hell money. Banii iadului.

Uite aşa, departe de casă, românul reaflă de la chinez cum că „Banul este ochiul dracului”.

Baraterie la firul ierbii

Barateria este un termen mediteranean, de origine obscură, la sfârşitul secolului XIII a pătruns în limbaj cu semnificaţia de înşelătorie. Astăzi în dreptul maritim termenul de baraterie înseamnă acte frauduloase „exmalificio” săvârşite de comandant sau echipaj cu intenţia de a prăda, avaria sau distruge nava şi/sau încărcătura ei.

Românul practică barateria la firul ierbii. Ca furnicuţa. Cară discret şi pe măsură din marfa. Cât să nu se cunoască. Căci vaporul este o magazie plutitoare. Şi dacă eşti magazioner, nu din lăcomie, din respect faţă de propria persoană tot trebuie să te lipeşti de ceva.

...Era prin 67 – 68. Ce vremuri! Căram alune din Vest Africa. Pe comandă, dimineaţa, nu se mai mătura, se rânea. Ne întâlneam cu pescadoare de ale noastre. Noi le dădeam o barcă cu saci de alune, ei două-trei bărci cu peşte. Proaspăt, că atunci aruncau traulul, special pentru noi.

Dacă transportai zahăr, tot bine. Se transporta pe vremuri o grămadă de zahăr din Cuba. Dacă nu aveai alambic se făcea, că de aia ai mecanici la bord. Şi gata băutura. Doar ceva fructe să mai pui înăuntru, să dea aromă.

Pe mineraliere problema cade. Că doar n-ai să

mănânci minereu…

— Ei cum cărăm noi acuma, în voiajul ăşta, tapioca şi cereale… Sigur că e mai bine pe cargouri. Că aici nu prea ai la ce te lipi. Dar sigur am fi putut lua cinci purcei, îi băgăm la bazinul de înot de la pupa şi le dădeam tapioca. Îi creşteai până la 120 – 150 de kilograme şi-ţi făceai treaba.

— Dacă umbli prin marfa ai uneori surprize de nu te aştepţi. Au făcut unii Nord America cu Cuba. Şi le-a băgat în magazie o maşină aşa, mai specială, la americani. Furgonetă, geamuri mate, se vedea numai dinăuntru, închisă. Dar băieţii au intrat blat în magazie, aveau ei găurile lor, au studiat-o, de plictiseală au deschis-o. Plină de scule electronice în interior. S-au jucat pe ea, au învârtit de volan. La Constanţa – nenorocire. Era o maşină cumpărată pentru Secure, de filaj. Şi când s-au prins că s-a umblat la ea, au turbat Ăia. Şi ce a început, măi tăticu'…

Maşină second hand

Rio Grande, Brazilia.

Un orăşel cam cât Tecuciul la vărsarea sistemului de lagune din partea cea mai de sud a Braziliei (unde dracu' am ajuns, mai avem puţin şi cădem de pe hartă, zice unul nostalgic privind planiglobul în careu). În staţia de autobuz intru în vorbă cu doi ruşi de pe „Ceapaevsk" – mecanic trei şi ofiţerul doi punte. Ne-au agăţat ei, în engleză. Navigă pe vapor rusesc sub pavilion cipriot. Au venit cu avionul de la Odessa la Kapetown, să prindă vaporul, au fost apoi la japonezi. Acum merg pe Pearl Biver, în China. După care vaporul urma să fie cumpărat de indieni şi ei plecau cu avionul acasă – de la Singapore, Bangkok nu ştiau încă. Marea lor problemă era că îşi cumpăraseră, fără să ştie de vânzarea vaporului două maşini Mitsubishi cu volan pe dreapta, vechi de opt ani. Acum e musai să le vândă, altfel trebuie să le arunce la baltă. Comandantul nu le mai tolerează pe punte.

— Le dăm cu cât le-am luat, 450 de dolari. Automobilul e bun, eu l-am ales, că doar sunt mecanic.

Dar, sunt traşi la estacadă, optzeci de metri de mai, maşinile trebuie descărcate la barjă. Ar fi vândut maşina şi

aici dar barja este foarte scumpă. Nu sunteţi interesaţi?

*

* * *

Port Koper, Slovenia, 1992

Primesc vizita colegului meu, asistent medical pe „Drăgăneşti” 4500 tdw. Smolit, mustaţă subţire, mai tânăr ca mine.

Ultimul voiaj l-a făcut cu Sălaj 7800 tdw. Un an fără două săptămâni! Unsprezece luni şi jumătate, departe de casă.

A cumpărat o maşină second hand, la mâna a doua. A amarat-o cu saulă în faţa castelului. Patru luni a purtat-o cu el. Furtuna i-a prins pe Marea Egee. Mai aveau zece ore până la Dardanele, mai puţin de două zile până acasă.

Pe punte o mulţime de maşini ale echipajului. Au scăpat numai cele amarate la pupa şi cele din spatele vinciurilor de la prova.

Au fost distruse atunci şapte maşini. Trei s-au suit una peste alta. Cea de jos a ajuns să aibă până la urmă o grosime de vreo 40 de centimetri. Au aruncat-o în mare, nu mai era nimic de recuperat. Cel ce îmi povesteşte detaşat întâmplarea a rămas practic fără caroserie. După drumul lung de un an a plecat aproape imediat în voiaj, să se refacă şi să-şi ia piesele lipsă.

Naviga de două luni, nu a primit nimic încă din drepturile în valută şi nici nu se ştie când le va primi, compania are dificultăţi...

*

* * *

Olanda, 1990

Maşinile de mâna a doua se dădeau pe atunci mai pe nimic. Nu descoperise încă Europa piaţa Estului postcomunist – cum au descoperit-o cum au săltat preţurile. Erau la bord 21 de maşini! Parcă transportau maşini uzate şi nu altă marfa. Unul din băieţi a luat un VW pe motorină. Maşina era în foarte bună stare dar avea ceva probleme la partea electronică, avusese un scurtcircuit. De reparat ar fi fost simplu – toate cablajele sunt marcate cu

culoare. Şi în librării găseşti şi cărţi de service: marca şi intervalul de ani. Splendid organizat. Ne-am dus şi noi la librărie.

— Cât v-a costat?

— Nu ne-a costat nimic. De costat ar fi costat 20 de guldeni. Dar am lucrat cu lama pagina cu schema electrică. Românul se descurcă dom'le!

La cravată

— Nu vezi cum a ajuns flota? Cum vine sâmbăta poziţia navelor cum te prinzi că sunt cel puţin două nave trase la remorcă. Cârnatul veseliei! Dacă îţi cade motorul principal, lucru deosebit de periculos căci ajungi să fii jucăria şi eventual victima valului, dacă nu poţi repara singura şansă este să fii tractat, să te ia la cravată.

— Aţi fost vreodată tractaţi?

— Acum opt ani „Callatis” s-a imobilizat la ecuator. I s-a gripat axul portelice. Întâi l-a tractat o navă similară de 55.000 tone. L-a tractat greu, s-au rupt şi remorcă şi parâme căci, aici e paradoxul, totdeauna trebuie să te tragă unul mai mic ca tine. Dacă e mai mare întinde remorca şi o rupe; dacă e mai mic îl tragi tu înapoi dacă e cazul. Apoi „Callatis” a fost preluat de o navă de 25.000 de tone, a mers foarte bine. Final, în Mediterana, l-a preluat un remorcher de opt mii de cai putere, numai forţă e remorcherul ăsta, nimic altceva. Oricum, tractat întârzierea nu a fost prea mare. Nava a ajuns la Constanţa în loc de nouă zile în paisprezece. Remorcherul salvator are un fel de dinamometru la remorcă, ca o mulinetă. Dacă sarcina e prea mare mai lasă ceva remorcă la baltă, scade – o strânge.

— Noi am tras la remorcă un „olandez zburător”. Eram la est de Bermude. Şi am găsit un iaht destul de mare. „Silver shadow”. Înmatriculat la Boston. Fără oameni. Cu ancoră de furtună. S-a lansat barca. Dacă erau bolnavi, muribunzi la bord? Nu era nimeni. Bineînţeles că băieţii noştri s-au înfipt la pături, centuri, grătar. L-am luat la remorcă spre Bahamas dar a început bulăul şi remorca s-a rupt. S-a luat legătura cu Bahamasul: ştim, echipajul a

fost salvat acum trei săptămâni de un vas chinez. Daţi-ne coordonatele.

Romică Şoşu mustăceşte:

— Cu cravata asta am văzut şi eu Porto Rico. Am intrat în portul Ponce. Eram pe „Brăneşti”, veneam din Venezuela spre ţară. Şi în Triunghiul Bermudelor am găsit „Baia Nouă” cu motorul blocat în blackout. Am remorcat-o în Porto Rico. Dar cum nu mai aveam combustibil uşor ci numai greu şi mergeam, tractând, cu viteză mică ni s-au ancrasat turbinele. Şi la plecare au luat foc. Au trebuit mecanicii să lucreze o săptămână să le cureţe. Cu ocazia asta am coborât la ţărm, din radă, cu şalupa, în două serii, la Porto Rico. Nu-i mare scofală, scump de-ţi sar ochii.

Un comandant răstignit pe condiţionai

Comandantul nostru este răstignit pe condiţional ca Cristos pe cruce. Vine în vizită la şeful electrician, se cunosc şi din alte voiaj e. Sunt şi apropiaţi ca vârstă. Începe să-l întrebe cum se prepară laptele praf. „Maşina” şi electricienii primesc lapte praf ca antidot.

— Pui două linguriţe de praf în apă fiartă.

— Dar dacă pui una ce se întâmplă? Dar dacă pui trei? Dar dacă apa nu e suficient de fiartă?

Asta a reinventat „If” al lui Kipling dar nu sub forma sfidării mândre a circumstanţelor adverse ci inventarea lor prin iscodire, o perpetuă străbatere a „Terra incognita, hic sunt leones”.

Chiar că somnul raţiunii crează monştri.

Numai că cel ce acum frăsuieşte angoasat pe „Dacă” la prepararea laptelui praf ar trebui să ia în caz „De „decizii clare, instantanee în situaţii atipice, decizii care pot implica şi viaţa mea.

Lichidaţi martorii

...Am fost pe o navă mică, un „T” de 4800. Am încărcat marmoră din două porturi turceşti şi am dus-o la saudiţi la Djeddah. Când eram la descărcare a venit agentul şi ne-a spus că pe cheu sunt 1500 de tone de marfa pentru Istanbul. Marfa, paletată, arătând foarte bine. O afacere. Ne pusese Dumnezeu mâna în cap. Am luat de trei

ori, din timp, legătura cu NAVROM-ul dar ăia nu ne-au răspuns nimic. Când am terminat de descărcat marmora a trebuit să plecăm. Rada la saudiţi se plăteşte iar de ancorat undeva în altă parte, pe aproape nu ai unde, ori sunt corali ori sunt adâncimi foarte mari. La Suez ni s-a terminat apa. Am cerut aprobare pentru apă. Nu ni s-a dat. Făceam – în restricţie de apă – baie odată pe săptămână, supravegheaţi, să nu consumi prea mult. Se spălau oamenii marinăreşte, cu sticla.

Poate ţie, doctore, nu ţi se pare cine ştie ce dar ia du-te şi munceşte în maşină, la 45°C şi unsori şi ai să vezi că nu-i chiar aşa.

Navlu nu ni s-a dat. N-aveam ce să cărăm. Ni s-a spus să ancorăm undeva la sud de Cipru, să găsim noi un loc unde nu se plăteşte. Am găsit şi am stat în locul ăla 20 de zile, fără să primim niciun fel de instrucţiuni. Părea că ne uitaseră. Şi ni s-au terminat complet şi apa şi alimentele. Am anunţat, nu ni s-a răspuns. Atunci comandantul a intrat pe propria lui răspundere la Limassol. Dacă am intrat din proprie iniţiativă în port în Cipru imediat s-au activat băieţii din ţară.

A venit radiogramă: Dacă stăteaţi aşa de prost cu apa şi alimentele de ce nu aţi luat de la Suez? După ce am intrat în port, la o zi, a venit altă radiogramă: Procedaţi, goi, la Constanţa. Când am ajuns la Constanţă nu ne-a băgat în port ci ne-a trimis direct la încărcare, la Brăila. De ce tot circul ăsta, doctore? Noi credeam că ăştia o făceau înadins să dea tărăşenia faliment şi să cumpere ei navele. Dar uite că ne-am înşelat. Ăştia nu făceau decât o lichidare „de catifea” a martorilor. Au făcut o afacere mai prost mirositoare cu grecii şi cu o firmă a fostei Securi, şi ca să nu se prindă lumea ce şi cum au început să dea afară ofiţerii. Primul lucru au scăpat de comandant, căpitan, şef mecanic. Comandantului român i-au oferit 900 de dolari, a refuzat şi atunci au adus un sirian pentru 3.000 de dolari pe lună. Întâmplător îl cunoşteam dinainte pe sirian şi aşa am aflat cât câştigă. Echipajului i-au oferit 400 de dolari pe lună. Asta în loc de 210 cât câştiga până atunci dar l-au

cocoşat în aşa hal, i-au urcat atâta în cârcă, încât oamenii au plecat. Ăstora le rentează să aducă filipinezi. Filipinezii au spart piaţa muncii pe mare. Şi dacă faci o afacere mai împuţită nici nu ciripesc. Că martorii în orice afacere deranjează.

De la frica-n sân la frica-n gene

Mâine avem control „igienic” la cabine. Fac şi eu parte din echipa doamnei învăţătoare care controlează dormitoarele la internat. Sunt perfect conştient că este un gest pe undeva necesar, un vapor e totuşi un vapor, că românul nu e neamţ, că îmbarcarea este un consimţământ asumat la privaţiuni şi limitarea complexă a libertăţii, dar cu toate acestea nu-mi pot stăpâni greaţa şi repulsia faţă de această agresiune făţişă a vieţii private. Se va intra în toate cabinele deci şi în a mea.

Să ne facem aşadar o faţă comercială. Pe lângă spălat, curăţat, şmotruit am şi de fixat o grămadă de lemn desprins – sertare, uşi de dulapuri… Aşa am ajuns să-l invit pe meşterul lemnar, Ţichirichi. Mititel, neras, nevrozat de un conflict prelungit cu şeful lui direct, nostromul, un om de uscat, reparator de sertare şi clanţe la PETROMIN, la birouri, năucit de şase luni de navigaţie, traversadă oceanică după traversadă oceanică. După ce îşi face treaba îl omenesc cu un Ness, că altceva nu am. Şi intrăm în vorbă. Şi aşa aflu Povestea. Povestea ce m-a descoperit mie-mi. Lemnarul îmi povesteşte de bunicu-său. Ţăran cu ceva carte, bunicul lui Ţichirichi a fost „scriptolog” la comunişti în primii ani când au venit ăştia la putere. Cu ce se ocupa nu e clar, în tot cazul făcea navetă Constanţa-Bucureşti. Bunicul devenit anticomunist feroce a murit în 1988, după ce a împlinit o sută de ani. Cu puţin timp înaintea morţii, a murit conştient, şi-a chemat nepoţii să le spună că are el o „carte”. Un fel de memorii, informaţii, date ascunse în casa lui veche. Comuniştii o să cadă curând – spunea centenarul – să o recupereze şi să o folosească.

Când moşul avea 82 de ani, prin anii ’70 s-a mutat la oraş. Cu această ocazie a făcut o cerere să i se trimită

pensia de la CAP Taşaul la Constanţa. Şi ceva nu a funcţionat, pensia nu i s-a trimis. Atunci bătrânul a făcut o reclamaţie. După reclamaţie i-a venit răspuns şi problema s-a rezolvat. Au mai trecut încă şapte luni şi a venit Securitatea şi l-a umflat pe bătrân. De ce? În urmă cu doisprezece ani scrisese bătrânul o altă scrisoare, pe care a semnat-o cu Adevărul Poporului", a cărei conţinut nu se cunoaşte nici azi. În urmă cu 12 ani!

Şi uite că cineva grijuliu, lucrând pe ansamblul întregii ţări, tovarăşii specialişti grafologi ai tovarăşei mătuşi Secu au reuşit – în timp şi spaţiu – să pună lucrurile cap la cap.

Semănau câteva litere!

O performanţă apropiată de debarcarea omului pe lună!

L-au ţinut pe moşneag în anchetă, arestat, şapte luni. Au şicanat şi pe toţi cei şase copii ai lui. Tot la trei zile îi luau şi îi frecau. În final i-au dat drumul, nu de alta dar avea 82 de ani. Nu ştiau ei că va trăi o sută. La eliberare arăta spectral şi se ţinea de pereţi. „Securea" nu are numai mâna foarte lungă, precum gâtul girafei ci şi o memorie de elefant.

Brusc simt că mă răcesc şi timp de o săptămână nu mai sunt om. Şi asta la doi ani după aşa-zisa revoluţie şi la capătul pământului, în emisfera sudică, pe un fluviu din Argentina! Şi aici, departe de ţară, aşa cum unul îşi vede radiografia pulmonară cu leziuni tuberculoase mă descopăr: ĂŞTIA au reuşit performanţa pe care o ignoram. Mi-au băgat frica din sân în gene. Mi-au pătruns în cromozomi.

Nebuni pe mare

„Omul pe mare este o insectă pe un pai, când înghiţit, când mort de groază".

OMAR I (581 – 644), calif arab ce fi-aextins imperiul pe uscat, cucerind Persia şi Egiptul dar a interzis orice expediţie de cucerire pe Mediterana

Atunci când eşti trimis pe mare eşti muiat în nebunie aşa cum tocul este muiat în cerneală. După cum şcoala lui

Creangă era „cumplit meşteşug de tâmpenie” marinăria în timp devine meşteşug de sminteală. Eşti proiectat într-o meserie în care dacă nu te îneacă valul te îneci în fundul paharului. Aceste concluzii nu foarte optimiste ne sunt furnizate de statistică şi de psihologi. Statistica efectuată în Germania, căci neamţul este tipicar şi nu se teme de adevăr, arată că 40% din marinarii inapţi de muncă sufereau fie de tulburări psihice fie de alcoolism.

Frecvenţa sinuciderilor pe mare este de trei ori mai ridicată decât la cei aflaţi pe uscat. Alcoolismul în flotă este o boală psihică profesională nu un viciu. Majoritatea cazurilor de înec şi aproape jumătate din sinucideri s-au produs la indivizi în stare de ebrietate.

Incidenţa bolii mentale, a anxietăţii şi a stărilor paranoide la marinari este mult mai mare decât la cei ce trăiesc şi lucrează la uscat.

Expertul naval şi psiholog totodată, neamţul Cristoph Groth a dat o denumire ştiinţifică „maşinii de tocat minţile” numită vapor. După Groth navigaţia se desfăşoară în contextul psihologic definit ca „Situaţie psihică extremă”. Situaţia psihică extremă este coctailul realizat de monotonia voiajelor lungi, contactul permanent cu aceiaşi oameni, izolarea mentală, frustrarea sexuală, grija faţă de cei de acasă, zgomotul, vibraţia, scuturatul permanent al navei clătinată de valuri. Asta zi şi noapte, zi şi noapte, locuind şi muncind în acelaşi loc. Intri în cercul vicios – stresul şi tensiunile psihice îţi distrug somnul, oboseala nesomnului creşte stresul.

Ajunge să-ţi fie greaţă şi de tine şi de ceilalţi, prea vârâţi în spaţiul şi în viaţa ta. Nu poţi evada decât închizându-te în tine şi cel mai bine te încui în păhăruţul în care lichidul binefăcător te priveşte prietenos, complice şi securizant.

Retragerea în privat, ghemuirea în propria personalitate face ca deseori semnele de alarmă ale omului luat de valul nebuniei să dispară şi el să se manifeste brusc, violent, căzând în aşa numitul colaps mental.

Atunci poate face brusc, neaşteptat, ce nici nu ai

bănui: să se sinucidă, să dea cu cuţitul, să muşte colegul: eu am îngrijit o plagă muşcată a mâinii, operă a unui domn ofiţer de marină.

Desfăşurarea clasică a crizei este agitaţie, nelinişte, nervozitate accentuată urmată de tulburări ale somnului, retragerea în privat, închiderea în sine şi abuzul de băutură, „ciuciumarea” cum o definea unul din colegii mei de voiaj. Apar şi cenestopatiile – boli şi suferinţe închipuite – dureri de inimă violente la oameni tineri care numai dureri de inimă nu sunt ci porţi de evadare ale nebuniei care începe să coacă în tine.

Într-un voiaj de opt luni cu acostări rare şi scurte am urmărit fascinat şi dezgustat cum toţi încet, încet, fiecare în legea lui ne prindeam în hora nebuniei.

— Iar l-a prins flama pe unul… comenta jumătate compătimitor, jumătate detaşat, ca unul ce numără raţele căzute în bătaia puştii, colegul meu de cart Romică Şoşu.

Numai că eu, timonier improvizat, stând zilnic câte patru ore în întunericul nopţii în comandă simţeam cum încet-încet flama îl prinde şi pe Romică şi pe mine… Atent să nu ajung să iau pastiluţe anxiolitice, să nu îmi rod prea tare cu alcool ficatul şi aşa destul de bolnav, citeam, scriam, îmi făceam program cu câinele. Medice, cura te ipsum. Doctore vindecă-te singur. Numai să poţi.

Ce se întâmplă dacă în condiţii de automatizare crescută, aşa cum se profilează tendinţa actualmente, pe puntea de comandă va sta un singur om? Iată ce au arătat studiile în cazul „de veghe de unul singur” în special în condiţii de noapte.

Datorită monotoniei apare o dorinţă irezistibilă de a face orice altceva decât de a urmări navigaţia, situaţia navei pe mare. Obligaţia de a sta treaz şi reactiv în condiţii de monotonie devine o tortură. Ecranele, luminile, apanajul tehnologiei moderne sunt un factor psihic de perturbare al procesului de veghe. Apare credinţa ilogică că „oricum nu vine nimeni din partea asta”, supraevaluarea tară niciun suport a propriei intuiţii. Mai mult, formă de nebunie curată, concubinajul prelungit

stress continuu-monotonie face ca atunci când se întâmplă ceva grav faptul să fie receptat ca o uşurare. Există evitări la mustaţă, coliziuni corectate la limită realizate de o pulsiune semiconştientă. Procesul este cunoscut la Operatorii industriali dar s-a observat şi pe puntea de comandă a navei. Patologia anahoretică dublată de responsabilitate duce la apariţia individului anxios-agresiv. Îngrămădeşte într-un spaţiu îngust câteva zeci de indivizi anxios-agresivi, ţine-i acolo suficientă vreme şi poţi fi sigur că numai bine nu va ieşi.

Fantasma este însoţitorul nostru de zi cu zi. „Biruit-a gândul” zicea cronicarul. Dar gândul poate să biruie şi pe om, gândul poate să ucidă. Un laureat al premiului Nobel, Hans Selye care a introdus în medicină teoria stresului şi a reacţiei biologice la stress a documentat şi faptul că pe pian psihologic cel mai important lucru nu este ce ni se întâmplă ci maniera în care o interpretăm. Mai mult, Selye a obiectivat strânsa intercorelare a celor trei canale de răspuns ale organismului la solicitările mediului exterior: psihic – sistem nervos, glande-sistem endocrin şi cheia fiinţei noastre biologice – imunitatea, cea ce ne păstrează individualitatea şi ne apără de „străini”, gardiana seifului, adică a sinelui. După cum reacţionează pe cele trei canale de răspuns biologic există două mari categorii de indivizi. Falşii calmi, aşa zişii introvertiţi, prin mecanismul hormonilor corticoizi („cortizonul” produs de glanda suprarenală proprie) îşi deprimă imunitatea. Efectul este un fel de SIDA temporar, mai blând, realizat pe cu totul alte căi, dar cam cu aceleaşi rezultate; aşa apare cancerul, organismul devine fragilizat, susceptibil la boli. Extrovertiţii, cei ce izbucnesc, explodează, varsă adrenalină în sânge; ăştia fac infarcte sau alte accidente cardio-vasculare.

Spaniolul Gongora spunea că memoria este un fenix negru. Fenixul este pasărea mitică care renaşte din propria cenuşă. Gândul uneori îmbolnăveşte, uneori chiar omoară.

Stress? Stresul ăsta are multe faţete, multe

componente dar nimic nu e mai stresant – s-a dovedit – decât să munceşti ore lungi, pentru bani puţini pe o navă nesigură.

Zi-i mamă curvă că altfel zice ea prima

Comandantul:

...Eu nu am vrut să vin că ştiam că aici sunt scandaluri şi beţii. Vorbeau fetele la birouri, răsuflase, că totul se află. Şi i-am spus directorului:

— Măi Vali, eu am avut grijă de tat-tu, era nostrom, unde mă trimiţi mă, cum ai tu grijă de bătrâneţile mele? Că după şase luni de voiaj la toţi ăştia li s-a urcat rahatul la cap. Pe listă cine să plece erau patru comandanţi. Dar n-a plecat niciunul. Unul era prea beţiv şi la uscat îl ţinea nevastă-sa în frâu dar pe vapor numai beat umbla. Altul a pierdut în mare un capac de magazie. A rămas magazia fără capac. Are câteva tone un capac. Dacă o lua cumva spre bordaj îl spărgea. Şi dacă ai marfa şi dacă n-ai mărfii e rău. Face gaură de apă şi să te ţii…

Un echipaj de beţivi şi şopârle veninoase. La toţi li s-a pus belciugul în nas de sus şi acum umblă şi-şi pun unul altuia. Ofiţerii aleargă după popularitate ieftină bând cu echipajul, fac dilaila împreună şi nu ţin aproape de comandant. Şi după aia se miră când nu sunt respectaţi sau sunt insultaţi.

Gică marinarul, pilit:

…Tot îi fac eu ăstuia de petrecanie. Din toată sărăcia mea oi găsi eu o sută de dolari să cumpăr o grenadă, să i-o bag în buzunar.

Bancul prinde, se răspândeşte precum conţinutul unui pahar vărsat pe sub uşi închise. La careul ofiţeri se face o chetă simbolică pentru grenadă. Unul se înscrie cu zece parai, altul cu douăzeci. Exorcizare prin mimare. O grenadă pentru comandant.

Nostromul:

...Comandantul ăsta este ca fostul secretar de partid de la GAS Urleasca unde lucra taică-meu. În 1966 când a venit Ceauşescu, ăsta – ţigan fierar, băga frica în toţi – s-a ridicat şi a zis:

— Tovarăşi să facem cum a zis tovarăşul secretar general Ceauşescu să fim cea mai modernă, avansată şi retrogradă ţară!

Până aici i-a fost. A încurcat cuvântul. Şi a doua zi a dispărut. Nu l-a mai văzut nimeni.

Romică Zarganul:

...Ăsta, doctore, este nebun. Să mor eu, să-mi... să nu-mi văd părinţii – îşi face o cruce largă – dacă atunci când ajung acasă nu mă duc peste tot şi spun, că mai cunosc şi eu lume, ce-i cu ăsta să nu-l mai trimită să nenorocească oameni. Ăsta nu ştie nimic, se uită în carte, o deschide şi spune. Dar dacă îl întrebi ce-i cu cartea asta cu cincisprezece pagini mai încolo, nu ştie.

Nostromul:

...Fugi de aici că nici ce citeşte nu înţelege. Ăsta e ca un cal care se sperie de maşini şi de oameni şi căruia îi pui ochelari, să vadă numai direct în faţă.

Asta are un singur scop: să scoată pe cineva aşa de tare din sărite încât să-l pocnească. Şi apoi să-i trimită pe toţi cei vechi, din vechiul echipaj, acasă cum că au complotat contra lui şi sunt incompetenţi. Ştiu eu ce-i cu el. Asta e comunist înfocat, din ăia a lui Dej. Ăsta a făcut marinăria la armată. A urcat dar nu ştie nimic şi-i urăşte pe toţi. Când a venit la vapor ne-a scos pe toţi la muncă pe covertă şi a zis: „Ia să vedem ce vor soldaţii ăştia” că tot cu armata în cap a rămas. Eu am avut cu el un conflict că a zis că hârtia igienică e prea subţire, că am furat din fiecare rulou, că de ce rulourile sunt prea mici. Nu vede animalul că e sigilat, lipit? Ăsta e ca socru-meu, Bratu, comunist înfocat. Că ăla avea patru clase şi a fost secretar de partid al raionului Făurei. Era sudor, învăţat la patron. Beţiv şi rău. Făcea parte din echipa fulger de colectivizare şi în satul Grădiştea de Brăila l-a închis pe propriul lui frate într-un butoi, a bătut capacul şi l-a rostogolit că nu voia să se înscrie în colectivă. În toate satele cel mai tare şi-a asuprit rudele. A murit beat, în şanţ şi nu au venit nici fraţii lui la înmormântare. Pe ăsta după secretar de raion l-au făcut director la Şantierul naval, bea şi de ştiut ce să

ştie cu patra clase ale lui, după aia l-au dat jos şi l-au făcut şef serviciu aprovizionare, apoi maistru şi în final l-au dat afară de tot. A fost de trei ori la dezalcoolizare dar degeaba. Eu când am văzut cum a ajuns am zis să-i iau haine, cravată, pantofi că nu avea nici izmene-n cur. Şi ăsta ca mulţumire mi-a zis lipovean împuţit! auzi mie, om gospodar, care aveam casă cu etaj să-mi spuie aşa! L-am avertizat: Dacă îmi mai spui odată te bat de te rup. Şi a spus. Şi l-am rupt. Două bătăi i-am tras. Nici nu am fost la înmormântarea lui. Comandantul ăsta e la fel.

Gică telegrafistul, sumbru:

...Dacă ăsta ar face la o companie străină valuri ca aicea îl lasă lângă vapor.

— Cum adică?

— La baltă. Când eram în Marea Roşie am primit nu ştiu câte avize „om la apă". Chiar or fi căzut toţi ăştia, aşa, singuri în apă?

Un timonier:

...Ăsta? Ăsta a venit cu o mulţime de cărţi, zice că citeşte. De fapt ştii ce face ăsta? Pune cartea deschisă pe masă şi apoi trage sertarul spre el. Pune în sertar vreo şapte-opt păhărele, le umple cu whisky şi apoi merge şi deschide yala. Şi începe! & cel, încet să le dea pe gât unul câte unul. Şi când a terminat şirul repetă operaţia: închide yala, trage sertarul...

Un marinar:

...Dacă aveam în viaţă noroc de bani cum am avut noroc de proşti până acum eram milionar.

Ăsta de frică cere mereu instrucţiuni. Întreabă de zece ori şi înţelege odată. Nu are de fapt niciun defect în afara ăluia că s-a născut.

Eu:

— Şi totuşi ce se întâmplă pe vaporul ăsta?

— Oi avea eu doctore două clase mai mult ca trenul dar nu sunt prost. Am şcoala vieţii, am trecut prin toate. Ştii cum e aici? Se bat două ţaţe şi fiică-sa de pe margine spune:

— Zi-i mamă curvă că altfel zice ea prima!

Cine bea apă din tanc

Cine bea apă de tanc nu se mai face om. Rămâne cu nostalgia vagabondării pe apă, îl trage aţa înapoi.

Petrică brutarul – pe orice vapor e o brutărie, nu poţi să cari pâine cu tine, cari faină – m-a pus o dată pe gânduri: ce se ascunde sub formula „Cine bea apă de tanc...”

— Marea e rea. Marea te fute!

— Cum?

— Apoi dom’ doctor ori ajungi beţiv, ori ajungi fără familie, ori te dezveţi să gândeşti şi ajungi ca Mitică Marinarul care nu bea, nu fumează, nu cheltuieşte, vorbeşte greu şi de gândit, gândeşte şi mai greu.

Asta e. Dacă „bolnavul de mare” nu e bolnav de nostalgie ci suferă pur şi simplu de tentaţia reducţionismului?

Complexul deţinutului. Iată ce spune despre el Adam Michnik: „Deţinutul se particularizează prin uşurinţa sa de adaptare la condiţii de carceră. El e conştient că va avea ce mânca şi unde dormi. De aceea, odată eliberat din închisoare dar privat de garanţiile carcerale el fuge de libertate conform definiţiei clasice a lui Erich Fromm”.

Te dizolvi, îţi pierzi ego-ul ca un săpun scăpat în cadă.

Unii sunt perfect conştienţi de complexul deţinutului.

— În meseria asta trebuie în orice clipă să te autodepăşeşti, să nu te laşi să decazi. Că altfel azi nu te bărbiereşti, mâine nu mături prin baracă…

Debarcare prin evadare

— Un negru noaptea se recunoaşte după albul ochilor şi după dinţi. Tu, numai după albul ochilor…

Romică Zarganul, timonier, este antracit şi edentat.

Băiat bun, ţine la glume, nu se supără prea tare.

Are peste douăzeci de ani pe mare, a fost secretar de partid, te atacă dacă te iei de comunişti (adică cine te-a făcut doctor, nu ei?). Din când în când e ţeapăn când scapă la băutură dar suflet bun şi ce povestitor!

...Eram pe „Bucureşti”. Nava fabricată în 1961 la Rieka, pe Adriatică, la sârbi. Solid ca un tanc. Greu să-l rupă valul.

Era îmbarcat pe el, în primul său voiaj, un sudor. L-au ambarcat ca ofiţer mecanic III stagiar, asta pentru că fusese ofiţer în armată. Se mergea în Anglia. Furtună în draci. Cinci zile şi cinci nopţi nu a dormit nenorocitul, stătea cu curul pe treptele de la scara ce ducea în comandă.

— De ce nu dormi, Nea Cutare?

— Măi Romică, mi-e frică că se rupe şi se duce la fund când dorm.

Cum a ajuns în ţară, cum a pus piciorul pe pământ, nenorocitul ăsta n-a mai venit nici la tură. S-a debarcat prin evadare...

Am cunoscut şi eu un evadat de pe vapoare. Era un coleg, medic stomatolog, director al unei Direcţii Sanitare Regionale din Ministerul Transporturilor.

Un tip amabil, fin, politicos care mi-a relatat personal evadarea. Dornic să vadă Canada şi-a aranjat cu greu un voiaj pe un Ro-Ro. Navă bună, nouă, dar traversadă de iarnă în Atlanticul de Nord. Marea, montată. I-a luat câteva zile la tăvălit şi odată a început să bubuie. Parcă bătea cu ciocanul numai că ciocanul avea câteva tone bune. Se dezarmarăse un container şi a luat-o la jucat prin cală. Să-l prinzi şi să-l legi, să-l reamarezi adică, nici vorbă. Că bolovanul ăsta nu stătea pe loc, îl juca marea. Au trimis un om să inspecteze la faţa locului. Bordajul navei este dublu, este ca o nucă cu coajă dublă care menajează o pernă de aer – dublu fund.

Numai că dublul fund fusese deja spart, berbecul de oţel deschisese învelişul interior. Dacă îl sparge şi pe cel exterior... Până la continentul american sunt câteva zile bune de marş, furtuna nu se domoleşte iar berbecul bubuie în cală la fiecare val...

Până la urmă cu frica morţii în sân au hotărât o manevră mai mult decât riscantă, să întoarcă vaporul pe val.

Una este când valul te loveşte din pupa şi cu totul alta când o face din travers, mai ales dacă eşti lovit într-o aripă…

A întoarce pe val pe furtună înseamnă să rişti să te răstoarne.

La a doua încercare au reuşit.

Au întors, au luat-o înapoi şi au ajuns în Irlanda.

Aici doctorul meu a luat primul avion şi s-a întors în ţară. Gata cu navigaţia!

Peste un an revenind la Constanţa şi vizitându-şi colegul de la Spitalul Port s-a gândit să facă o vizită şi pe un vapor.

Cum s-a suit pe puntea unei nave nemişcată, la cheu în Constanţa, cum s-a apucat să verse incoercibil, fără putinţă de oprire.

Evadase omul în Irlanda dar uite că nu evadase de tot.

Levitaţie

„La scuteală” – ancoraţi între insule, fugind de furtunile ce mătură cu încăpăţânare viitorul nostru drum.

Sunt undeva Departe, atârnat într-un timp dilatat şi parcă fără consistenţă – nici nu mai ştiu câte zile au trecut de când stăm în lanţ şi câte vor mai trece până ne vom urni – şi a-topic, nu am deloc simţământul că sunt la ţărmul Chinei şi cam spre capătul de sud a lungului şir de insule ale Japoniei. O îndobitocire a ritmului celor două mese (dimineaţa nu mă scol, mă culc târziu, de altfel nu mai am nici ceas – l-am vândut pe cafea), conspectări din cărţi mai mult sau mai puţin utile, şi gânduri care încep să se înfăşoare obsesiv în anaforul ideii de eşec. Poate cea mai puternică senzaţie de străin şi straniu totodată a fost o pasăre măricică, cât o pupăză, poate şi mai mare, cu ciocul puternic recurbat, ghiare lungi, maron cu cenuşiu. Grasă. Ne priveam drept în ochi şi nu mişca. Părea greoaie şi o proastă zburătoare. Ce cauta aici pe vas? Venea de pe insule? Ţărmul chinez nu se vede, e departe. Suntem practic la mare liberă cu fund puţin adânc. Insulele la marginea cărora stăm, împreună cu mulţi alţii căci furtuna

ne-a înghesuit pe toţi la locul de fereală, le vedem când într-o parte când în alta, după cum ne roteşte curentul care se schimbă la maree. De obicei se văd cenuşii, într-un singur plan. Spre seară, când soarele apune, se tridimensionează, devin machetă. Noaptea pe una din insule pâlpâie farul.

Apusuri cu irizări portocalii-roşiatice între nori îneacă tonurile evanescente ale acestora în toate griurile posibilului. Uneori soarele ne apare la apus ca un disc roşu jumătate scufundat în apă. Imagini, gânduri obsesive şi în rest un timp vid. Apă nu mai avem, am intrat în restricţie. Se dă la prânz apă câte un sfert de oră. Uneori şi seara. Apă caldă oricum nu mai e. Apa minerală este pe terminate. La fel şi răbdarea.

Pe navă creşte tensiunea între comandant (care oscilează între cele două replici favorite şi aproape unicele cuvinte pe care le rosteşte: „Minunat” spus cu un aer de Pinocchio şi „Nişte ticăloşi”, scârbă şi năduf din vârful buzelor) şi oamenii de la bord. Ura se încheagă ca gelatina într-o răcitură.

Prietenul meu Ciobi, ofiţer puntist, este furibund:

— Voiajul abia începe. Să vedem ce mai scoate bâlăriosul ăsta. Asta nu înţelege că şi la curve fiiţi, fuţi dar o mai priveşti şi în ochi.

Când şi cum vom intra în Şanhai, mister.

Dinţii mă jenează, gingiile sunt mereu inflamate. Şi nu am decât două luni de când am plecat de acasă.

Departe de lumea dezlănţuită

Mecanicul unu, subţirel, cu un aer hieratic, desprins de aici şi acum, se plimbă, de parcă brodează, cu bicicleta pe punte. Bicicletele au fost furate de echipajul precedent în timpul lungii staţionări pentru reparaţii în Coreea de Sud. Plecând acasă cu avionul nu au avut cum să le ia cu ei, le-au lăsat la bord. Bicicleta merge când pe un bord, când pe celălalt ocolind cu grijă gurile de la tancurile superioare.

Sus în comandă, spectacolul privit ca de la balcon irită:

— Doctore, ia dă-i ăstuia nişte pastile.

— Ăstuia trebuie să-i întinzi o sârmă, să vină în bot.

Între timp, dezbrăcat, doar în slip, subţirel mecanicul unu se învârteşte, se învârteşte, se învârteşte…

La masa de seară în careul ofiţeri comandantul i se adresează oficial:

— Vă rog foarte mult să nu mai faceţi curse de viteză cu bicicleta pe punte.

Mecanic unu e funcţie mare; ăsta e în plus ca toţi oamenii scunzi şi slăbuţi ambiţios, înfipt, priceput în ale meseriei. Să-i cadă falca de uimire şi indignare: nici cu bicicleta nu are voie să se dea în timpul lui liber?

— O să daţi peste o pată de ulei şi vă rupeţi gâtul sau cădeţi peste bord.

— Da' ce, eu nu văd pata de ulei dacă este?

Tonul nu poate fi politicos, îl gâtuie indignarea, dar nu îndrăzneşte să fie explicit agresiv. Încă nu şi-a revenit din uluire.

— Chiar dacă nu e pată de ulei sunt o mulţime de ieşituri metalice… conchide categoric skiperul.

— Bine dom comandant, răspunde cu o demnitate în bernă şi cu ură stinsă strângându-şi dinţişorii „Unul".

Când iese din careul ofiţeri eu, curvă ca întotdeauna, bag din top:

— Dacă moare intră în Guiness Book ca primul deces prin circulaţie cu bicicleta în mijlocul oceanului. Ajungem celebri.

Comandantul, curentat la imaginaţie, înnebuneşte.

Până la urmă se dă o interdicţie parţială – Georgică, mecanicul unu nu are voie să circule rapid cu bicicleta, numai încet.

— Ţi-a săltat tat-tu mare carnetul!

— A trecut scafologul la delicateţuri. Până acum s-a luat de motorişti şi marinari, acum papă un ditamai mecanic unu.

Fuck your mother

După-amiază de plictiseală în Mediterană. Hulă, mergem când uşor în sus, când uşor în jos (de ruliu ne

scapă vântul care ne susţine dintr-un bord) mare cenuşie, vânt, ceva – ceva soare, câţiva colegi de drum la orizont... Stau în comandă, la palavre, şi alea leşinate cu Costică treiul de punte. Om plăcut, liniştit, discret, Costică şi el fără chef de nimic la ora asta. Am mâncat, ne trage la somn. Apare şi Dorin, ofiţerul electric, în pufoaică albastră. Trebuie să schimbe becul la lumina de la catargul pupa. N-are nicio chemare pentru treaba asta. Urcăm şi coborâm destul de ţeapăn pe val iar sus, pe catargul metalic, se ajunge pe o scăriţă fără balustradă.

— Băi Costică schimbă şi tu vreo douăzeci de grade de drum să mai cadă balansul până îmi fac eu acolo, sus, treaba.

Ies în frig, reintru în comandă... Şi lâncezeala se sparge brusc ca un geam lovit de cărămidă. E arrivato Zampano!

Uşa comenzii se deschide brusc şi intră, luând benzi de treizeci de grade, comandantul. Barba mare, alb cu negru, este încâlcită. Ochii, uşor bulbucaţi – hiperemici.

— A... a, doctorul! Cântă doctore o melodie din judeţul tău!

Instinctele vechi, vajjaboande Fac lanţul rutinei să sară Din somnul de veacuri atuncea Trezită-i sălbatica fiară

Aţi citit „Chemarea străbunilor” a lui Jack London? Că de acolo-i catrenul. Comandantul se trage din marile familii boiereşti române, din ambele părţi maternă şi paternă este legat de elita mediilor universitare, a terminat un liceu faimos din Bucureşti, este cult, iar ca meserie... marea n-are taine pentru ăsta mi-a zis odată un coleg ofiţer care nu-l înghiţea. Aşa că marea chiar că nu avea taine.

Dar după mulţi ani de stat pe mare comandantul a căzut sub presa infailibilă a meseriei sale. Aşa cum la abatoarele din Chicago, la un capăt intră porci şi la celălalt ies cârnaţi şi tertium non datur şi pe mare evoluţia individului este one way. One way, sens unic în marinăria prelungită este aplicarea practică a principiului „Don’t

drink water fisches fuck în it”.

Nu beţi apă că în apă se regulează peştii.

Comandantul a optat pentru o soluţie alternativă.

Jocurile sunt făcute. Costică se zgribuleşte ca un pisoi în preajma unui câine lup. Reuşeşte totuşi să fie politicos şi ezitant în replici.

Eu ce dracu' să fac? Să-l chem pe secund? ăla oricum nu are ce-i face, ghiuleaua e lansată şi zboară acum pe traiectorie.

Dispare şi apare din nou, cu o pălărie de paie fuziformă, cu boruri strânse în care este împletită o bandă verde, strălucitoare.

Indienii Sioux au dezgropat securea războiului!

În dreapta noastră, navigând ceva mai rapid, un cargou.

— Ia ia-i Costică un relevment!

— Merge ceva mai repede şi tinde să o ia spre stânga.

Comandantul ia receptorul de la radiotelefon.

Este politicos dar cu o voce uşor ezitantă:

— Small cargo on boardside water about three miles of us. This is Romanian bulk carrier „Cutărescu” calling you… Navă mică la trei mile aproximativ în babord…

Tăcere totală. Mai încearcă o dată, de două ori. Degeaba, ăia n-au treabă. Un mare fâs. Dom comandant n-are cu cine să intre în vorbă. Şi atunci simt cum începe să îmi fiarbă în sânge fermentul ăla parşiv care m-a băgat de atâtea ori în necazuri în viaţă, cum îşi face loc contrar logicii, prevederii şi bunului simţ, ca o micţiune imperioasă. Sunt în sfârşit ăla adevăratul, ăla represat de civilizaţie, ăla de care nu mă prea mândresc.

— Dom comandant ştiu cum să-i fac să răspundă!

Îmi aruncă o privire scurtă, de parcă s-a trezit.

— Cum?”

— Fuck vour mother!

J

Lasă să treacă un minut, de parcă nici nu a auzit sfatul. Apoi, o trânteşte. Treizeci de secunde linişte. Şi, din

difuzor, primim mesajul:

— Fuck you too!

Şi apoi începe, di granda, ca la zile mari.

Noi îl rugăm să „kiss my ass” şi „suck me”. Ei o iau cu „romanian monkys”, „romanian gipsy” şi spunând în româneşte „Ce mai faci ma”, „Gată, Gată”, ne afirmă, în engleză:

— V-am regulat toate femeile.

La banii lor, nici nu mă îndoiesc.

În schimb noi ne interesăm cum mai stau cu SIDA şi sifilisul luat de la Cazino Constanţa.

Skiperul o ia iniţial cu greek monkeys, maimuţe greceşti.

— Majoritatea marinarilor, doctore, sunt greci.

Eu trec şi la Mahmud gipsy, ţigani musulmani.

Furat de peisaj uit că suntem la coasta Algeriei, ţară mahomedană. Şi uit şi că skiperul a dat iniţial şi numele navei. Aşa că ăia ne ştiu, cine mai ascultă la radiotelefon dacă e pe aproape cât bate scula ne-a identificat, iar noi nu-i ştim.

Lupta navală pe timpuri se făcea corp la corp prin abordaj. Îi vedeai la ochi. Apoi a apărut tunul, trăgeai la mică distanţă, vedeai nişte omuleţi. Faza a treia a fost apariţia artileriei moderne când tragi într-un vas aflat în afara vederii, după orizont, ascuns de curbura pământului. Aşa suntem şi noi cu „small cargo”. Nu ne mai vedem dar ne înjurăm de aproape trei sferturi de oră.

Toate ar fi minunate dacă nu am fi pe security channel, canalul de radiocomunicaţii de urgenţă, canalul 16. Ori „16” e numai canal de contact şi apoi fugi, prin înţelegere pe o altă frecvenţă. Dacă nu, eşti pasibil de o amendă dură şi telegrafistul de suspendarea brevetului.

Bietul om stă cu ochii sticloşi, neputincios, privind cum ne dăm în bărci pe barba lui.

Dar ce distracţie!

Hula de Las Palmas

Las Palmas e un loc unde obţii greu aprobarea de intrare. Poţi să ţipi că nu ai apă, că ai terminat alimentele,

că vrei să repari ceva. Insulele Canare sunt loc tradiţional de buf. Şefii ştiu asta. Şi în plus când ancorezi în radă mai este şi celebra hulă de Las Palmas.

— Puţin probabil că se va coborî doctore, chiar dacă ajungem acolo. Hula e imensă şi barca saltă jos-sus cu o amplitudine de metri. Dacă eşti pilit, te-ai apucat prost sau nu ai urcat imediat, barca aruncată în sus de hulă te poate zdrobi.

Oricum dacă oprim, oprim la întors, nu la dus. La dus suntem în balast, ieşim zece metri din apă. Dacă suntem încărcaţi ieşim din apă doar doi-trei metri. Că la Las Palmas sunt femei, oamenii vin matoi din oraş şi se urcă pe scara de pisică. Doar eu am fost de faţă cum erau doi să se zdrobească. Unul s-a înşurubat cu scară cu tot şi urca între vapor şi scară. Numai că, norocul beţivului, n-a păţit nimic. Altul, era director atunci (că după revoluţie avem vreo 18 directori), tot pilit, când i-au strigat să se ţină bine a luat mâna de pe scară să facă semn că el e „ăl mai tare din parcare”. A alunecat vreo trei trepte în jos, ţinându-se cumva cu cealaltă mână. Dacă ajungea jos se zdrobea de şalupă. Când a ajuns sus, comandantul, cu care era prieten, cât era el de director l-a luat la şuturi în fund…

Pilot la Rotterdam

Cu şase ore înainte de a ajunge în gura fluviului spre a urca spre Rotterdam se telegrafiază la pilotajul olandez ETA – acronimul englez al Timpului Estimat al sosirii – cu o abatere plus minus o oră; mai mult nu se tolerează. Cel mult ţi se admite o corecţie cu trei ore înainte de a ajunge. Olanda este ţara în care totul se îmbucă, totul este fest, nu există murdărie.

Ne explică unde am ajuns reprezentantul companiei noastre care stă de ceva timp aici:

— Ăştia trăiesc mai bine ca oricine din lume. Nicio comparaţie cu americanii şi probabil că au un institut de cercetări în lucruri practice. Nu există un lucru practic în lume pe care să nu îl adopte. Nicăieri un colţ de mizerie. Nu există. Geamurile au perdele cu totul deosebite, frumoase dar trase sau semitrase. Poţi privi în toată casa

ca într-un acvariu. În geam flori, figurine de porţelan, vreun obiect vechi frumos. De ce nu sunt trase perdelele, inclusiv seara? Se pare că aceşti oameni sunt aşa de civilizaţi că nu au ce să ascundă, se autocontrolează permanent şi trăiesc şi în case ca pe scenă. Pe oricare din olandezi l-ai întreba în engleză îţi răspunde fluent, fără efort, parcă ar vorbi în propria lui limbă. Este de fapt o ţară bilingvă la firul ierbii, la nivelul omului de rând.

Pilotul ca toţi olandezii este liniştit, relaxat, politicos. Înalt, sportiv. Îl întrebăm cât câştigă. Înainte lucra la stat, acum la o companie particulară de pilotaj. Are peste zece mii de dolari pe lună, şase mii în mână. Taxele în această ţară sunt foarte mari. Oricine împlineşte 65 de ani primeşte de la stat o mie de dolari pe lună; acum se pune totuşi problema unor modificări, politica socială este prea generoasă. Peste o săptămână pleacă în concediu, la schi în SUA. De ce la americani? Pentru că acolo sunt cele mai bune pârtii şi hotelurile au bazin de înot. Îţi poţi petrece timpul mai variat. Vara pleacă în drumeţii şi închiriază barcă cu pânze. Anul trecut a făcut cu barca cu pânze turul insulelor Ciclade în Grecia. Este de la 27 de ani comandant, mai exact are de atunci ţidula. Ai ţidulă te poţi face pilot. Peste doi ani se pensionează. Relatează discuţiile cu comandanţii germani şi suedezi. Mimează excelent faţa de buldog a neamţului şi de pasăre bolnavă a suedezului. Placizi şi foarte plini de ei. Vorba pilotului către unul din germano-suedezi:

— Dumneata acum te apuci să înveţi ce am început eu să uit.

A pilotat pe ceaţă, furtuni, gheţuri de la vase mici la unele de 500.000 tdw. S-a născut într-un şlep, unde locuia toată familia, cu mulţi copii. Pentru el apa este un destin. A trăit pe canale şi a copilărit prin porturi. Vorbeşte de copilăria lui. Ce ani minunaţi! Nu se găsea nimica şi tot ce obţineai era o fericire! Acum? Atunci o bicicletă era o aventură superbă. De maşină ce să mai vorbim. Acum totul este accesibil şi tineretul a uitat cum să se mai bucure. Vorbeşte de fiică-sa, studentă, mâncată de ambiţii şi

preocupată cum să facă cât mai mulţi bani. Nu înţelege nimic de la viaţă. Apoi de fiu-său care a făcut studii medii tehnice şi superioare economice. Ăsta e mai clever, mai luminat. Pilotul roteşte un deget în dreptul tâmplei. Înţelege să-şi mai facă timp să se bucure de viaţă.

Suntem legaţi la geamandură în interiorul unei uzine petrochimice. Pilotul ne avertizează:

— Nu fumaţi pe covertă că vă prinde poliţia portuară primo şi secundo sare totul în aer inclusiv Rosenbergul, ori ăsta e oraşul în care stau.

S-a propus de altfel să se scrie cu creta pe pereţii exteriori „Fumatul oprit. Amendă în dolari” şi nu „Fumatul oprit. Pericol de explozie”. Oamenilor le e frică nu de explozie ci de plata în valută.

Dacă…

Este marinarul român rasist? La întrebarea aceasta s-ar putea răspunde citând toate denumirile globale pe care acesta le dă locuitorilor „lumii a treia”: ciuciunghez, riki-piki, ţigan. Dar se poate răspunde şi altfel, în mod oriental cu întrebare la întrebare: este orice marinar rasist? Problema stă în aceea că în cadrul gradientului între foame şi resursă comportamentul „ciuciunghezului – rikipiki – ţigan” este predestinat. Pentru el acţionează principiul „vaporul ca o pradă”. Pe vremuri localnicii de pe coaste aprindeau focuri, false faruri, ca să eşueze corăbiile. Nava eşuată era prada lor legitimă căci în cursul istoriei au existat şi legiferări în acest sens. Acum deşi pirateria cunoaşte o renaştere impresionantă, baza este milogeala – ciupeala – ciordeala şi extorcarea. Cum? Pe toate căile posibile.

Un vas militar american aşteaptă noaptea „la coadă” să se facă coloana, convoiul de tranzitare al Suezului. Luminile sunt stinse dar nava este păzită şi pe întuneric. US Navy nu doarme. Un „ţigan” reuşeşte să se suie pe teugă. Convins că a ales unghiul mort fără nicio lumină, că se va întoarce cu ceva pradă de pe puntea americanilor ăştia bogaţi. Nu se va întoarce. Ofiţerul de serviciu l-a văzut în infraroşu, a luat din rastelul de arme din comandă

o armă cu infraroşii şi l-a împuşcat scurt. Clar, concis, cu excelenţă. Şi imediat au apărut ţiganii, autorităţile egiptene, pe comandă. Să-l reţină pe cel care a tras. Pentru crimă. Numai că nu a ţinut. Comandantul a fost clar:

— Dacă îl reţineţi vă fac praf portul cu tunurile.

Comandanţii de nave militare americane au carte blanche, drept discreţionar să ia ce măsuri cred de cuviinţă, când cred de cuviinţă. Totală delegaţie de decizie. Dacă…

Un barcagiu la Suez, pe când lega parâma cu care era fixată la geamandură o navă de-a noastră s-a sprijinit de bord. Bordul ieşit din apă după descărcarea mărfii, o fostă parte imersă, era plină de scoici. Şi barcagiul s-a tăiat uşor, uşor de tot în scoici. Asistentul medical român, suflet bun, l-a văzut.

— Hai mă să te pansez!

L-a dat cu iod şi l-a pansat. Pansamentul l-a făcut cam mare, cu faşă multă. Şi ce i-a trăsnit prin cap ţiganului?! S-a dus la comandant:

— Semnează-mi că am avut accident de muncă!

Comandantul l-a chemat pe asistent. La ordin. Asistentul a dat jos pansamentul mare şi i-a pus un plasture micuţ, cât tăietura în loc. Tu-v aşi să vă… de ţigani!

Unul din ciuciunghezi, descărcător al mărfii, loveşte cu bula – o piesă grea de metal de deasupra cârligului de la cranic, macaraua de bord – capacul magaziei. Timonierul român, conform unei practici absolut curente, îl dă jos de la macara. Îl destituie cum s-ar spune. Şi ce crezi că face ciuciunghezul? Se duce, se tăvăleşte prin praf şi ţinându-se de coaste merge să reclame că a fost bătut la nava românească. De ţinut n-a ţinut figura dar au venit autorităţile portuare şi poliţia să facă cercetări. Cum în condiţiile asta să nu devii rasist şi încă violent rasist? Iar dacă totuşi ajungi pe mâna autorităţilor din Ciuciungalia, să te ţii! Un comandant rus care a lovit pe Bosfor malul şi a deteriorat o clădire după două luni de puşcărie

preventivă – nu se terminase procesul – şi-a pus ştreangul de gât. A preferat moartea puşcăriei turceşti. Şi la turci poţi ajunge în puşcărie nu numai că te-ai suit cu vaporul în casa omului ca rusul ci şi pentru mica contrabandă. Aşa că de unde dragoste? Şi totuşi românul a fost şi rămâne un suflet bun. Care dacă poate, ajută, din sărăcia lui.

Colombo, Cevlon. De geamul de la pupa al bucătăriei stau lipiţi doi ochi şi un şir de dinţi albi. Restul nu se vede, e prea negru şi afară e noapte. Cinci, zece, cincisprezece minute. „Ochii – dinţii” sunt nemişcaţi. Stau nemişcaţi.

— Ce-i cu ăsta, domnu’ John? îl întreb pe bucătar, un individ distins, inteligent, care s-a lăsat de funcţionărie la uscat să facă bucătărie pe valuri.

— Vrea papa.

John, filotim, aduce un castron de orez. Individul îl înfulecă apucând cu mâna şi rotind rapid şi cu frică ochii în jur. Deci sunt sau nu românii rasişti?

Colombo, Sri Lanka. Unul din cei doi poliţişti „de scară” care ne păzesc vaporul de incidente – de fapt nu îl păzesc căci noaptea scara se ridică şi poliţiştii dorm la careul echipaj – vine la comandant să-i ceară masa de dimineaţă. Nu avem oficial această obligaţie dar... dă-l dracului. Mă cheamă comandantul.

— Mergi matale cu el şi să-i dea porţia mea că eu tot nu mănânc.

Merg cu ţiganul să-i dau cei doi crenvurşti ai skiperului. Ţiganul vede clar, că doar nu-i chior, că în fiecare farfurie de pe masă sunt câte doi cârnăciori.

Ţiganul vede dar asta nu-l împiedică să se uite lung, lung de tot, în farfurie:

— Only two?! Numai doi?

Şi brusc simt cum mi se deschide în suflet o poartă spre un compartiment al cărui existenţă o ignoram. Că eu nu aş fi admis în ruptul capului că am porniri rasiste. Uite că greşeam!

Noadibou – deşert şi business

...Noadibou, Mauritania. Deşert şi cocioabe. Am mers cinci kilometri prin deşert ca să beau o bere plătind patru

dolari jumătate sticla. În schimb acolo se vinde orice, dar absolut orice. Cu o marfă de cinci mii de lei din ţară puteai face cinci sute de dolari uşor. Aveam un dog german la navă care nu muşca dar fiind puternic te dărâma. Pe europeni nu-i ataca, doar pe ţigani avea boală. Aşa că bişniţarii dădeau şpagă mare să-i însoţeşti când erai vardie la scară şi să-i aperi până luau tot. Şi cu câţiva bişniţari stând în scară făceai până la 200 de parai. Numai că de câinele vedea – de ascultat la comenzi asculta – că i-a scăpat din cauza ta unul, doi, trei şi se supăra. Prindea ciudă pe tine. Putea să te atace pe la spate. Nu muşca, lovea cu botul şi cu labele. Juca şi fotbal cu echipajul, gonind mingea cu labele şi botul. Până ce, dacă îl supărai, băga colţii în ea şi fugea cu ea cu tot. Nu erau rechini în golful unde era portul şi se lăsa scara pe slipul navei – că era trauler – şi săreau oamenii la baltă. Numai câinele, că era mare amator de înot şi înotător neîntrecut, sărea direct de pe copastie. Eu sunt bun înotător dar era să mă înece când în joacă mi se suia în spinare.

Noadibou înseamnă pentru marinarul român deşert şi business.

Lagos, Nigeria

…Domnule, sunt lucruri pe care dacă nu le vezi nu le poţi imagina. Lagosul ăsta are şi blocuri şi străzi elegante dar am trecut printr-un bidonville… Şi era acolo o piaţă de îţi venea să-ţi verşi toate maţele. La zece metri de taraba cu verdeaţă trecea şanţul cu murdării şi vedeai cum bărbat, femeie îşi ridică rochia aia a lor tradiţională şi se pişă, se… Maţele ţi le vărsai. Un motorist s-a dus într-o crâşmă şi a agăţat o cioară. Nici nu a regulat-o, a plecat cu ea şi a venit la vapor în chiloţi – fără blugi, tricou, ceas, verighetă. Ba l-au pus în ţară să plătească şi şalupa, că l-a adus agentul în radă că el lipsind noi ieşisem – am terminat reparaţiile – şi îl aşteptam în radă. Ăştia, negracii săraci, sunt cei ce atacă vapoarele. Vapoarele pricopsite au armament la bord. Noi – de unde! Cam tot în timpul ăla era un pescador românesc în port la Lagos. Au venit noaptea, au pus pistolul în gât la vardie: „Du-ne la comandant”. I-au

pus pistolul în gât comandantului: „Lasă-ne să furăm cât vrem noi”. Şi negracii au tras la peşte cât şi cum au vrut. A doua zi românii au reclamat, au scris... prinde orbul scoate-i ochii. Noi aveam om la prova şi unul la pupa. Era acolo o lumină, un bec, aveam legătură prin radiotelefon dar bieţii oameni erau îngroziţi. Dacă urcă unul pe lanţ după ce a venit blat cu piroga şi nu-l auzi, ce poţi face? Tu ai bâtă, el are cuţit şi avantajul surprizei. Mai aveau ai noştri, aşa, ca apărare, oale cu motorină puse din loc în loc (să i-o torni în cap când vrea să se urce) şi manice să dai cu jetul de apă în el. O sărăcie!

Şi mai era o chestie tare supărătoare. Descărcătorii de la vapor, veniţi probabil din junglă, cu incizii tribale pe pometi refuzau să folosească W.C.-ul. Era un W.C. turcesc la pupa. Nu-l doreau. Îşi făceau nevoile la copastie, prova, pe teugă! De abia după mult scandal au acceptat să se uşureze tot acolo, pe ziar, pe care după aceea îl aruncau în mare.

Good morning, ladies and gentlemen!

...Good morning ladies and gentlemen. This is Buchanan Radio.

Aşa începe la ora 6 a. În emisiunea radio în Liberia. Iar între timp ladies şi gentlemenii în pirogă, în pielea goală se furişau să se suie pe parâme şi să fure. Păzeam câte doi la prova, doi la pupa cu ghioage cu cuie. Cu una din aia făceai o butonieră pe spate că refuza şi salvarea să îl ia.

Dacă plecai la ţărm cu ceasul se chema că vezi ceasul pentru ultima dată. Pe unul l-au prins la scară cu un binoclu furat. L-au bătut de l-au rupt şi au chemat poliţia. Poliţaiul l-a luat la aşa mardeală că au intervenit ai noştri să nu mai dea.

Abidjan, Coasta de Fildeş

...Am trăit acolo nişte chestii dom’le de era să-mi cadă falca. Veneau şi cumpărau tot! Dacă aveai şapte cămăşi cu gulerul murdar, şapte cămăşi îţi luau. Am dat acolo o pijama cu o sumă incredibilă, treizeci de parai. Nu-mi venea să cred. De abia când am ieşit în oraş şi am văzut

ţoalele şi ce preţ aveau am înţeles. Preţuri de 300 – 400 de parai erau curente. Şi cu cine crezi că mă întâlnesc în centrul Abidjanului? Cu negroteiul care mi-a cumpărat pijamaua. Mândru de nu-şi încăpea în piele, se umfla tot de fericire. Îmbrăcat, bineînţeles, în pijama! Costumul lui de vară. M-a recunoscut şi el.

I-am spus:

— Tu rassamble a un americain!

S-a umflat şi mai tare în pene.

Port Redy

…Eram pe ţărmul de apus al Indiei, la Port Redy, pe lângă Goa. Am rămas la ţărm, era hulă şi nu mergea şalupa. Am dormit afară, pe rogojini. Unora li s-a făcut foame. Ne-am dus la o familie de indieni. Mâncare de-a lor, nu ţinea. Aveau şi ouă. Unul a cerut, altceva nu-i plăcea, o omletă din trei ouă. Femeia a luat ouăle în mână, le-a strâns deasupra tigăii şi apoi s-a scuturat pe mâini tot în tigaie. Omul a înjurat, a plătit şi a plecat fără să mănânce nimic.

Berbera, Somalia

Un imens port semipustiu, început de ruşi, izgoniţi apoi de americani, apoi izgoniţi şi ei. Bărbaţii descarcă sacii, femeile culeg bob cu bob cerealele căzute pe cheu în nişte coşuleţe. Copiii au şi ei un rost social: cu praştia gonesc vrăbiile flămânde care au şi ele pretenţii la aceste boabe. Bărbaţii au părul des, vâlvoi, netuns. Se ung cu balegă pe păr, să distrugă paraziţii. Toţi au nişte grattoires, nişta scărpiniciuri pentru păduchi, ca regii Franţei medievale. Gheruţa asta de scărpinat cu mâner lung este un mod de diferenţiere a stării sociale; o au toţi dar cu cât omul e mai ajuns gheruţa e mai făţoasă, dintr-un material mai scump.

Prietenul meu, Bobiţă

— 3

Bobiţă este corcitură. Dimensiunile lui mici de pechinez nu concordă cu botul care ar trebui să fie al unui câine mare. Are o atitudine izbitor de plină de demnitate. Marea dramă a vieţii lui a fost despărţirea de fostul său

stăpân, plecat în ţară odată cu schimbarea echipajului. O dată, când stăpânul s-a suit în barcă şi nu l-a luat, Bobiţă a sărit în apă. A trebuit să se dea rol de „Câine la apă”, recuperarea lui fiind dificilă şi lungă căci curenţii l-au dus în larg. Cu ocazia schimbării echipajului s-a dat ordin să fie închis în cabină. A stat acolo şase ore plângând ca un copil. Când i s-a dat drumul a umblat ca bezmeticul prin tot vaporul, urlând. Şeful de echipaj a vrut să pună mâna pe el – l-a muşcat. Dar apoi şeful de echipaj i-a dat apă. Asta l-a făcut pe Bobiţă să-l adopte şi să-l recunoască ca noul stăpân. Acum umblă ca nebunul după el şi chiar dacă şeful de echipaj e băgat într-un tanc sau o magazie îl depistează şi îl aşteaptă.

Bea cu plăcere coca-cola şi dacă te vede cu ea în mână şi nu-i torni, te latră. Una din thailandezele de la bord i-a dat bere şi l-a îmbătat. I-a fost rău, a vărsat. În schimb a doua zi a muşcat-o şi unde o vedea urla cu furie. Bobiţă nu iartă.

Bobiţă este mare amator de Coca-Cola. Numai că dacă nostromul, şeful de echipaj, i-o dă caldă în bolul lui de porţelan Bobiţă devine nervos, dă cu laba şi latră. Vrea rece! Ieri nostromul i-a turnat pe covertă de băut. Rece, cum îi place. Bobiţă, total indiferent continua să-l latre. Până când nostromul a înţeles şi a pus cutia de Cola lângă el. Atunci s-a liniştit. Voia garanţii că şi restul de Cola e a lui, că nu i-o ia nimeni.

Când nostromul se îmbată Bobiţă îl latră. Când nostromul toarnă vodcă în ceaşcă Bobiţă latră la ceaşcă.

Odată nostromul a pus cafeaua la fiert şi s-a dus cu încă cineva la careu la frigider. Bobiţă a venit precipitat şi a început să latre la el: dăduse cafeaua în foc.

De urât îl urăşte ospătarul. A călcat în rahaţii lui şi în plus ospătarul la ură e generos. Urăşte o mulţime de lume. Ameninţă că îl va arunca pe Bobiţă la baltă. Când ne-am întâlnit i-am povestit „visul” meu: cum că l-a aruncat pe Bobiţă la baltă şi peste trei zile a murit acoperit de pete roşii şi albastre. A rânjit sec dar a înţeles că venind din partea medicului de bord visul are toate şansele să devină

un vis premonitor.

Bobiţă mă acceptă, iubirea mea excesivă îl agasează şi nu mi-o întoarce înapoi. Şi totuşi… într-o noapte simt că îmi încearcă cineva uşa. Bobiţă! Excitat, agitat, drăgăstos. Ceva nu-i în regulă cu el. Îl pun să se culce pe canapea şi se execută. Dimineaţa aflu că s-a certat cu nostromul, stăpânul lui titular. A sărit la el! Probabil a luat bătaie, în tot cazul a fost dat afară din cabină. Şi atunci a apelat la alte relaţii. Dimineaţa este drăgăstos şi linge mâna până şi lui Mihai, ospătarul, pe care de regulă îl latră. Bobiţă, oportunist, nu vrea război pe mai multe fronturi.

Întâmplător asist în comandă la împăcarea nostromului cu Bobiţă.

Nostromul este fericit, Bobiţă idem, în plus are aerul unuia care a rezolvat o încurcătură la cadre. Caută să se suie cu labele pe coapsa nostromului să-şi dovedească devotamentul şi dragostea. După masa de prânz îl găsesc în cabina nostromului, pe pat, la picioare, întins pe o cârpă curată.

Bobiţă este un mare amator de scobitori. Cum vede o scobitoare la cineva în gură cum suie înnebunit, săpând cu labele în el, mai ales dacă e aşezat, să i-o tragă cu botul din gură şi să o mestece. Când îi aduc în comandă farfuria cu oase Bobiţă intră în agitaţie. Tot corpul său roşcat, numai muşchi, vibrează. Coada îi bate ca un metronom nebun. Dar oasele nu le vrea servite oricum. Mănâncă numai de pe covoraşul lung ce străbate comanda. Nu-i place pe linoleum. Mănâncă lacom cu tendinţa de a se îneca. Din când în când aruncă o jumătate de ochi spre mine, ştie că am tendinţa să îl necăjesc şi să întind mâna spre mâncarea lui.

La mâncare Bobiţă nu are glume şi nici prieteni.

Una din obsesiile mele sunt rahaţii lui Bobiţă. Ştie perfect că trebuie să iasă pe punte dar nu-i plac vântul, ploaia şi multe altele. Marinarul Bobi nu iubeşte apa. Dacă îi spui „Bobi, hai la baie” arată dinţii. Iar pentru a-şi face nevoile îi place tare mult să folosească linoleumul. Îl stimulează. Îl iau, îl bag cu botul în rahaţi, îl bat. Mârâie,

sare să muşte. După o oră aflu că a recidivat, a mai făcut o dată. Merg să-l recuperez la nostrom. Se repede la mine, îl ating. Se uită la nostrom, cere ajutor. Nu-l primeşte. Îl întâlnesc după câteva ore amărât, deprimat, la punte. Îl iau în braţe, se lasă, dar fără să mă privească în ochi.

Cum aş putea trăi eu clipele mele grele pe vapor fără Bobiţă?

*

* * *

America de Sud, spre gura estuarului La Plata.

Apă de un verde murdar, muc de sinuzită, apă de râu ajunsă în mare. Înotăm într-o ceaţă lăptoasă, neprietenoasă. Nu se vede nimic, aspect de toamnă mohorâtă. Este de fapt iarnă australă, iarna emisferei sudice. Suntem la 30 de mile de ţărm, undeva la travers trebuie să fie insula Lobos. Sirena rage la intervale regulate, a fost pusă pe automat. Tot de atâtea ori Bobiţă cu ochi de nebun, sărind din picioarele din spate de parcă i-au pus terebentină la fund se repede şi latră violent la coş de unde vine răgetul.

Nimic nu-l poate linişti, nici punerile la punct, atinsul uşor peste bot.

— Stai bă, ce te dai mare, vrei să te arăţi că ştii să latri...

Bobiţă, un copil răsfăţat care te latră imperativ-rugător când îi e foame, care nu mănâncă cu poftă decât din mână şi refuză carnea de vită. Vrea de porc!

Bobiţă copilul înnebunit după ciocolată. Vrei să-l scoţi din minţi, arată-i o bomboană braziliană de ciocolată. Să vezi ce începe!

Tov. Adam, timonierul, îl numeşte ironic pe Bobiţă „trepăduşul dumitale”. Trepăduşul ăsta însă pe zi ce trece este din ce în ce mai mult om. Iar oamenii...

Vorba domnului Onea, şeful mecanic:

— Pe zi ce trece Bobiţă se umanizează iar oamenii se animalizează. Că oamenii...

— Ce dracu’ au dom’le ăştia? Pe vapor rişti tot ce-i mai rău pe lume, apa şi focul. E ceva mai rău? Şi totuşi toţi

se duşmănesc, se ceartă… Noroc de Bobiţă.

Goa, ţărmul Indiei de Vest

Echipajul la posturile de manevră!

Echipajul la posturile de manevră!

Pilotul e la bord.

Prova, pupa, pregătiţi parâmele!

Cele două note de avertizare prealabilă a Amplidanului, una ascuţită, cealaltă mai gravă echilibrând-o, se succed seriat rupând liniştea nopţii şi magma de somn, oboseală şi after-bere în care căutam în mod chinuit să îmi găsesc un loc. Vocea skiperului este nervoasă, uşor iritată, de un dinamism care parcă lunecă spre grabă. Este de fapt un cumul de emoţii terminate în coadă de peşte, un „care pe care” la Vasco de Gama Police Station. Am avut necazuri. Ni s-au furat în plină noapte, în radă, parâmele de către o bandă de hoţi; unul a fost prins şi urcat la bord – fracturi la falangele ambelor mâini şi o plagă tăiată a scalpului. Acum la poliţia din Goa, probabil complice cu comanditarii hoţilor, discuţii bizantine.

— L-am bătut noi? Doamne fereşte! S-a lovit singur când fugea. Unde e motorul de la barca hoţilor? De ce ne întrebaţi pe noi? Care motor? Căutaţi pe fundul mării… Patronii hoţilor vor înapoi motorul japonez îngropat adânc în minereu în magaziile noastre. Este emoţia după ce cu câteva ore mai devreme la manevră ştergeam cu bordul, lung, hârşâit o geamandură de ancorare cu riscul de a agăţa elicea. Este mai ales frica că va fi depistată poluarea destul de serioasă cu care ne-am căptuşit la îmbarcarea de combustibil.

Este şi firea de o extremă mobilitate afectivă, hăis-cea sufletesc, a acestui bănăţean inteligent şi plin de farmec, comandantul.

Ies afară în aerul cald şi umed al nopţii. Sunt copleşit de o mare de lumini: luminile de pe dealul de la Murmugao, luminile vaselor din radă, clipocitul ochilor verzi şi roşii ai farurilor balize de la rasul apei. Pe puntea de comandă a urcat pilotul; ciorapi albi trei sferturi, pantaloni scurţi albi, cămaşă albă.

Chiar lângă noi, la capul digului pe care îl ocolim, acum şapte ani secundul navei noastre Cârmii Sarea a asistat la scena când un rechin a retezat scurt mâna unui grec ce se juca cu palma în apă cu braţul atârnat afară din şalupă.

— A ţipat deodată scurt şi când a scos mâna nu mai avea nici palmă, nici degete. I-a luat-o fiara chirurgical, cu hemostază. Nici măcar nu curgea sânge. Pur şi simplu lipsea bucata.

Ascult relatarea lui Cârmii şi încremenesc. Acum un an, nebănuind pericolul, înotam cu alţii de pe „Feleac" la numai şaizeci de kilometri de aici! Aşa se întâmplă şi în viaţă – faptele se luminează retroactiv printr-un plus neaşteptat de informaţie.

Ce este Goa pentru mine?

Zonă deluroasă de latentă, pământ roşu terasat, terase cultivate întărite cu piatră poroasă roşietic-neagră, plantate cu palmieri, dintre care mulţi cocotieri.

Creaţie în aceeaşi măsură a naturii şi a omului. Îmbinarea între verticala cocotierilor şi răspândirea lor în evantai la înălţime, contrastul dintre roşul-roşcat al solului, albastrul cerului şi verdele crud al coroanelor care îl traforează. Dinamismul ordonat şi centrifug al izbucnirii în raze aplecate a frunzelor de cocotier. O suprapunere de planuri – solul, mulţimea de coloane verticale, cenuşii, ale trunchiurilor, izbucnirea finală în jet artezian a coroanelor.

Zonă de dealuri, coaste domoale cu multe ochiuri de apă în văi unde verdele devine abundent, capătă mai multe nuanţe, formele îşi rup simetria şi se aglomerează. Multiplicitatea în formă şi nuanţă – tot verdele din lume – nu oboseşte ci încântă, îţi dă un sentiment de linişte. Ochiul nu este izbit de prea mult ci reconfortat de contrapunct, de replica motivelor.

Oameni cu totul diferiţi de restul Indiei. Nicio grabă, nicio agresivitate. Totul are pe undeva aerul Mediteranei. Promontorii deluroase care pătrund fierăstruit în mare, acoperite de verdele palmierilor, eleganţa căderii lianelor de pe baniani gigantici. Pământ roşu, biserici – fortăreţe

albe pe digitaţiile uscatului. Din loc în loc crucifixuri albe decorate cu ghirlande de flori. Apusuri bruşte cu toate nuanţele galbenului, portocaliului şi roşiaticului, oameni cu feţe de portughezi; unii din ei chiar fiind, alţii cu sânge amestecat. Cinci sute de ani de prezenţă a acestei naţiuni bisericoase, îndrăzneţe, mutată din balconul său atlantic pe ţărmurile altui ocean. Indivizi scunzi, bruneţi, cu feţe late. Chipuri lipsite de aristocratism dar cu o mare vitalitate şi capabile de o mare gravitate şi trăire.

*

* * *

Goa este capitala unei zone ce se întinde pe coasta de vest a Indiei, aproximativ 3.800 km pătraţi între munţii Gaţi de Vest şi Marea Arabiei. Este creuzetul unde s-a contopit spiritul latin şi lumea indiană, inima posesiunilor portugheze din India.

După debarcarea lui Vasco da Gama la Calicut în 1498, pe coasta de vest a Indiei portughezii au stabilit factoria lor comercială la Cochin. Opoziţia armată a stăpânitorului local al Calicutului, Zamorin şi concurenţa navigatorilor arabi i-au făcut pe portughezi să caute o bază permanentă pentru controlul mărilor. O posibilă soluţie era Goa cu porturi naturale şi râuri navigabile.

În 1510 Alfonso de Albuquerque izgoneşte de aici pe sultanul de Bijapur. De ziua Sfintei Ecaterina, în 25 noiembrie 1510, Goa devenea portugheză după o luptă grea, sângeroasă, pe uscat şi mare.

Albuquerque îngenunchind a mulţumit Domnului şi a ordonat construirea unei biserici în onoarea Sfintei. Astfel au început patru secole de influenţă portugheză pe această sprânceană de pământ indian prinsă între ocean şi munţi. Portughezii au venit pentru mirodenii; au rămas pentru a face din Goa capitala imperiului lor din răsărit. Oraşul a devenit rapid atât fortăreaţă cât şi piaţă comercială. Locuitorii săi au fost convertiţi la creştinism în special prin activitatea misionară a lui Francis Xavier în 1542 – 1552. Oraşul a devenit un centru al renaşterii europene transplantat în est, cu biserici baroce, azi pe jumătate

înecate de junglă. Între ele este şi magnifica biserică Bom Jesus unde este înmormântat Sfântul Francis Xavier.

Aura iberică, aliajul cultural între latin şi oriental, coexistenţa hinduismului şi creştinismului rezumă identitatea bine individualizată, pregnantă a Goa. Societatea hinduistă a locului a fost pătrunsă de religia, atitudinile şi stilul de viaţă ale portughezului. În ciocnirea dintre India şi Anglia, marea ei stăpână colonială, închis în hotare naturale bine definite acest mic buzunar portughez de pe subcontinentul indian, enclava Goa, a încremenit pentru câteva secole, scurtcircuitată, ocolită de istorie.

Atingând maximum de prosperitate la sfârşitul secolului XVI, în secolul XVIII s-a instalat rapid declinul militar şi politic. În 1760 centrul de guvernare a fost transferat în noul oraş Nova Goa, actualmente Panjim. În secolul XIX au fost respinse atacurile formaţiunilor politice din jur şi colonia s-a extins. În decembrie 1961 Goa şi alte teritorii portugheze din India au fost alipite prin forţa armelor la India. Goa a rămas şi astăzi când este un teritoriu unional al Republicii India o relicvă, conservând o lume aparte, cu totul a ei, parfumul unui trecut revolut păstrat prin capricii ale istoriei.

Biserica Imaculatei Concepţii, Goa

Unul din momentele mele de mare vibraţie sufletească – Biserica Zămislirii fără de pată, a Imaculatei Concepţii. O faţadă barocă cu două turnuri gemene domină o piaţa, Largo de Igreja – Piaţa Catedralei în portugheză, proporţiile fiind amplificate de o scară de un alb orbitor, urcând dealul în zigzag spre faţadă.

Construite în 1541, cele două turnuri erau primul semn de „acasă” pentru marinarii ce ajungeau aici, în Oceanul Indian, în capitala imperiului de răsărit, după lungul drum început la Lisabona, în Atlantic.

Biserica este triumful unei regii îndelung pregătite, rezolvarea apoteotică a unor acumulări ale ochiului ce încarcă de tensiuni arhitecturale dealul pe care aceasta îl domină.

Peste carourile roşii cu chenar alb ale bazei, merg

zigzagurile scărilor orbitoare, albeţuri în diagonale ca nişte fermuare imense ale unor haine panchiste.

În mijlocul acestui imperiu al diagonalelor, ca o catedră, dominând totul, balconul în azuleios – albastru sclipitor „lipovenesc”. Balconul azuleios devine ombilicul ansamblului – al dealului, al bisericii albe în trident neregulat ce îl domină, a panoramei din jur.

Portughezii erau un popor al mării şi faţada bisericii, în trident, era un omagiu, poate involuntar păgân, adus lui Poseidon. Tridentul, atributul de nedespărţit a lui Poseidon, stăpânul oceanului era ca şi cele două turnuri ale bisericii semnul de orientare pentru marinarii ce reveneau acasă. Căci tridentul, simbol al muntelui din toate sistemele hieroglifice – la vechi chinezi, beţi, în Sumer – nu era în simbolistica lui Poseidon decât stilizarea muntelui ce domina vechea Atlantida, insula Santorin.

Două turnuri albe, subţiri echilibrează şi sunt echilibrate de un fronton foliaceu înălţat la mijlocul şi deasupra lor cu margini curbate într-o ondulaţie mereu mai strânsă în unduiri succesive până se stinge în punctul unde se înalţă crucea; o limbă de flacără albă ce susţine în vârful său semnul martiriului. Pătrundem, urcând pe scările nesfârşite, în biserică. Însuşi accesul „de jos” este pregătirea treptată a înălţării prin efort spre coborârea în supunere pioasă. Biserica catolică te face să simţi că Tu eşti nimic iar El este totul. Sală înaltă, alungită, plafon încheiat din scânduri, pe cheia de boltă a acoperişului, centrându-l, un blazon imens din lemn greu, sculptat şi decorat în culori pastel. Multe auriuri, maroniuri în diferite nuanţe. Panouri imense din lemn sculptat, dominate de coloane groase, tensionate scurt, până aproape de limita posibilului, îngeri în zbor, sfinţi. Te izbeşte gigantismul alcătuirii, minuţiozitatea prelucrării fiecărui plan, profuziunea de forme. Ceea ce pare a fi unul din polii vederii se odihneşte pe un spaţiu de referinţă, de respiraţie, nu neted ci şi el adâncit în alte alcătuiri, reflectate în alte spaţii de respiraţie, având propria lor viaţă tridimensională. Este o artă lusitană grefată pe

profuziunea de figuri tridimensionale, sculptură intricată a Indiei. India însă preferă pentru sculpturile sale nu lemnul ci piatra sau bronzul. Musonul este nemilos cu lemnul.

În aceste panouri ale barocului lusitan totul este supus unei dialectici presupunând existenţa în sine şi totodată servind şi fiind servit.

Figuri de sfinţi cu un realism fără dramatizare, severi dar umani, cu aspect de portughezi scunzi, vânjoşi, brahicefali. Tente de albastru atât de dragi acestor copii ai mării. Răcoare şi lumină atenuată; intrările, frontale şi laterale, privite din interior desenează chenare de lumină ţesută. Bănci în rânduri strânse, fiecare având în faţă scândura tapisată cu perniţe de piele pentru îngenuncheat. Pioşenie organizată. Lume destulă, stând jos. Fiecare este un mic univers, concentrat în sine, rupt de realitatea celorlalţi credincioşi, cufundat în catedrală ca în clopotul de rezonanţă al sentimentului său de credinţă. Buzele se mişcă mărunt, repede şi tăcut. Femei în vârstă, uscate, scunde, ţepene în demnitatea actului de comunicare cu Domnul, cu privirea fixă, ţinând strâns în mână rozariul.

Rozariul, abacul căii de accedare prin implorare, ordonarea demersului şi simbolul material al ordinii, îndatoririi, întruparea cadenţei de relaţie între Tine şi El; cu Dumnezeu nu poţi avea o relaţie prea personală, nu îl poţi aborda aşa „din mers” şi „à-propos”, totul are un protocol care dintru început marchează Who’s who. Lateral, într-un container vitrat, Cristul cu un realism al morţii în ivoriul trupului care mă tulbură şi pe mine despre care se poate totuşi spune, parafrazând, că „moartea e meseria mea”.

Spre credincioşi, neprotejat de sticlă, cu acces liber, sunt întoarse doar tălpile însângerate. Dimensiunile oleacă mai mult decât natura, violenţa dungilor însângerate pe tălpile chircite dureros te cutremură, te scot din echilibrul Eului şi te proiectează în ideea jertfei Lui pentru tine.

Sunt oameni la care demnitatea personală duce aproape până la rigiditatea băţoşeniei – oameni care se respectă pentru că ei cred în EL. Sunt oameni care ştiu că

reprezintă mai mult decât carne supusă vicisitudinilor sorţii ci şi spirit, dacă nu prin ei, căci nu toţi se nasc puternici, dar prin El a cărui putere nu e numai stăpânirea ci şi imensa milă care coagulează lumea dându-i sens şi continuitate. Se apropie, îngenunchează şi sărută tălpile însângerate. Idolatrie? Poate.

Imediat după cele două intrări simetrice de la baza turnurilor, două recipiente cu apă sfinţită. Două scoici naturale imense, untos aurii, cu zimţături largi ale marginii; onduleuri vălurite ale buzei şi un pântec adâncit, de asemenea vălurit. Simbolul barocului în măsura în care cuvântul derivă de la numele unei perle incomplet şlefuite, fruct imperfect al suferinţei scoicii.

Simbol al unei creştinătăţi sosită aici pe valurile mării, adusă de către unii ce au avut nebunia înfruntării ei şi pentru mirodenii dar şi pentru a împlânta crucea pe aceste dealuri înverzite.

O alcătuire programat-dramatică dar care reuşeşte să îţi umple sufletul şi să te facă să te gândeşti, departe de ea fiind, la alburile bisericii, la zvâcnirea sa spre înalt şi la inima ei albastră.

Aşa cum cultura este ceea ce îţi rămâne după ce ai uitat tot ce ai învăţat, ce îţi inundă sufletul după contactul cu catedrala nu este amănuntul ci violenţa tăcută a supunerii şi implorării care ţâşnesc şi acum sub bolta ei.

Ceea ce îţi rămâne după ce pleci este aura care pe tine, botezat dar vag credincios, te tulbură amintindu-ţi de o lume care poate îţi scapă şi de o viaţă care poate îţi e închisă prin superficializarea în cotidian şi pragmatic imediat.

Legea cererii şi a ofertei

— Vino peste jumătate de oră Nea Nicule, când e gata!

Brutarul îmi pregăteşte o lipie. O lipie fierbinte pe care am s-o sărez în exces cu cristale mari crocante de sare grunjoasă. O plăcere! Este un cadou personal, suntem frenzi, ce naiba. Brutarul este fost frizer. Amestec de solid cu obez, burtă mare, înalt, mustăcioară tunsă scurt, chelie.

Ne uneşte faptul că suntem ceva mai în vârstă în lumea de tineret care este vaporul şi o performanţă profesională recentă: i-am spălat dopurile de ceară din urechi.

Clientela recunoscătoare mă răsplăteşte periodic cu lipie.

Ca să nu excit publicul cu privilegiile mele exorbitante o iau tiptil pe blat, prin spate, pe la puntea bărcilor. În timp ce prăduiesc în singurătate lipia mă simt privit. La un metru de mine stau şi mă privesc fix, cu un ochi treaz, inteligent, evident estimativ, două ciori. Mari, negre. Îi arunc uneia o bucăţică. O înghite şi vine şi mai aproape de mine. Imediat mai vin două ciori în zbor. Mai arunc o bucăţică. Încă două ciori aterizează din zbor lângă mine.

Fug ca să nu ajung acoperit de ciori ca turiştii de porumbei în piaţa San Marco, la Veneţia.

„Porumbeii" negri de Colombo, Ceylon. În legea cererii şi a ofertei avantajul este clar de partea lor, a cererii.

Pescărici

Pescăriciurile sunt mici ambarcaţii de pescuit. Marinari adevăraţi. De câte ori priveam cum îi terfeleşte valul mă întrebam cum rezistă. Mie mi se făcea greaţă şi ameţeam numai privindu-i. Necazul este că în zonele cu peşte nu e unul, sunt puzderie. Pescuiesc şi ziua şi noaptea. Când au plasă la apă nu au cum să fugă de tine. Radarele, chiar şi cele dichisite, nu prea le detectează. Au fost tăiate destule pescăriciuri de navele mari. Că aşa e meseria.

*

* * *

…Golful Siamului. Noapte. În faţă un halou luminos difuz. Pescăriciuri. Vasul este după orizont, este scund, orizontul pentru el este aproape. Nu se vede, i se văd difuz luminile în halou. Parcă suntem pe uscat, un lac de lumină. Pescăriciurile sunt feeric luminate cu ghirlande de becuri. Pescuit cu ajutorul luminii. Fund ridicat, patru metri sub chilă. Încă puţin şi riscăm să arăm. Ancora este fixată la

trei metri de luciul apei, în caz de ceva să o laşi imediat. Şi în plus fereşte pescăriciul.

— Cel mai rău e doctore la Singapore. Puzderie. Acolo nu poţi să-i fereşti că ieşi de pe pasă. Mai ales dacă ai şi pescaj mare. Dar ei ştiu şi te feresc. Oricum, trec la zece – cincisprezece metri de tine. Îngheţi.

*

* * *

Ţărmul Olandei, Rotterdam.

Secundul cu ochi roşii iese din cartul celei de a doua părţi a nopţii.

— Parcă sunt electrocutat. N-am avut timp să beau nicio înghiţitură de ceai. Plin de toţi nebunii, traversau pasa în toate direcţiile. Patru pescadoare în linie, pe pasă, virau plasă. Unde să mă duc când în dreapta sunt şase metri?

— Pe ce contau?

— Nu contau pe nimic. Nebuni.

*

* * *

...Marea Chinei de Sud. Noaptea este ornată de o puzderie de lumini, înconjurându-ne. O împresurare circulară. Ai impresia că te afli la ţărmul unei mari localităţi. Ţărmul este însă departe, ne aflăm în miezul unei imense flote de pescuit. Cei de pe comandă sunt încordaţi. Numai să nu calce pe vreunul. Brutarul ne-a povestit că în urmă cu doi-trei ani, tot pe aici, prin părţile astea, pe o mare lină cu apă netedă au văzut cadavrul unui pescar. În slip, lângă scândurile curbate ale bărcii, plutind pe apă. Părea că se înecase de cel mult două-trei zile. De pescuit nu l-au pescuit şi nu au anunţat pe nimeni. Faptul implica pierdere de timp dar şi complicaţii.

— De unde ştim că nu l-ai lovit dumneata?

Aşa că s-au uitat la el şi au plecat mai departe. Şi omul – aşteptat acasă de cei dragi care ar fi vrut ca cel puţin să-l înmormânteze, deşi acum la chinezi incinerarea este obligatorie, marele popor chinez nu mai are loc în pământ – a rămas mai departe pe valuri, de fapt pe

întinsura apei.

Pescăruşul?

Pescăruşul este tovarăşul de drum al vaporului. Mai exact este hiena vaporului. Adună peştii zăpăciţi în mişcarea navei de bulbul de la prova.

În staţionare pescăruşul se instalează pe bordaj. La prova desenează ton colier cu boabe albe, mari, imobile. Răhăţesc bordajul dar nu pot fi alungaţi. Nu fug nici chiar dacă se ţipă la ei prin difuzorul de la prova. Imperturbabili. Uneori se duc la pupa şi răscolesc liniştit, obraznic, gunoiul. De ce nu iubeşte marinarul pescăruşii? Că de iubit nu-i iubeşte. Ura faţă de pescăruş este o realitate. Unul din comandanţii cu care am navigat, bănăţean ponderat, echilibrat, om dintr-o bucată, a prins odată un pescăruş, l-a vopsit în culorile curcubeului şi i-a dat drumul. Nenorocitul, neputându-şi da seama că este colorat, s-a dus la semenii săi care l-au omorât. Biologia nu suportă non-similarul. Cum ieşi din rând cum o iei la bilă. Principiul nu se aplică numai omului ci viului în ansamblu.

De ce a făcut-o comandantul meu? M-am jenat să-l întreb. Nu era însă singurul. Unul din timonieri din cartul 0 – 4 alerga pescăruşii pripăşiţi pe navă până îi aducea la catarg sub reflector unde erau paralizaţi de lumină. Îi luă, le tăia ciocul şi ghearele şi le dădea drumul. De ce? De unde şi pentru ce această cruzime?

Se pare că pescăruşii atacă orice aflat în derivă inclusiv omul naufragiat. Iată descrierea unui cadavru dintr-o barcă vagabondând pe mare în timpul războiului din romanul „Marea crudă” scris de Nicholas Monsarrat. „Omul era mort de multă vreme, picioarele goale îi erau subţiri ca nişte suluri înguste de hârtie iar mâna nu era decât o ghiară osoasă. Ochii, cu aerul de a privi atât de îndrăzneţ drept înainte erau orbite goale; probabil că o pasăre de mare îi ciugulise”.

Descrierea este o mărturie căci autorul, comandor de marină, romancier al mării a declarat şi a respectat principiul „numai întâmplările adevărate merită să fie

povestite”.

Pescăruşul nu atacă numai omul naufragiat, inconştient prin epuizare, sau cadavrul. Nu poţi lega câinele la pupa vaporului – ochii îi lucesc şi poate să îi ciugulească pescăruşul.

Iată o întâmplare pe care mi-a fost povestită travers de insulele Fernando de Noronja, în Atlanticul de Sud cu retrăirea fricii şi scârbei.

...Eram în drum spre Brazilia, la două zile de insulele astea. Pe la două după-amiază făceam plajă pe grătarele de lemn de la puntea de comandă. Deodată am simţit o umbră mare peste mine şi am auzit un ţipăt. Când am deschis ochii deasupra mea era un vultur care tocmai renunţase la atac. Avea o deschidere a aripilor cât a braţelor mele. Mă omora sau mă mutila. Pe urmă mi-am dat seama că ce l-a atras a fost medalionul de pe piept. Lucea.

Ţestoasele

5

Oceanul Indian, aproape de gurile Gangelui. Pe hartă gura Gangelui, îngemănată cu cea a Brahmaputrei pare o imensă stropitoare sau un buboi rupt printr-o mulţime de orificii. De această adunătură de guri atârnă laţele sandheads-urilor, bancuri de nisip. Suntem aproape de înfundarea pâlniei golfului Bengal. Undeva pe aici agăţată în coama sandheads-urilor, „capetelor de nisip” stă pilotina mamă – vapor fix cu sirenă, ne specifică harta.

Mare de un albastru intens, întinsă ca un cearşaf într-un hotel de lux. Nicio cută. Căldură mare, moderată de briza deplasării. În timp ce stă de vorbă cu mine „treiul de navigaţie”, ofiţer de cart pe comandă, se schimbă brusc la faţă, sare speriat şi apucă binoclul:

— Un cataroi!

De unde dracu’ un cataroi, un bolovan, în mijlocul unei întinderi de apă? Şi netrecut în hărţi.

Vrea să mi-l arate; i-a trecut frica, dar nu-l mai găseşte.

— Era probabil o broască ţestoasă.

Probabil este porc de câine. Înregistrez

eventualitatea dar numai sub rezervă.

După vreo zece minute treiarul de punte îmi atrage din nou atenţia:

— Încă una doctore. Dar mai degrabă pare un lemn.

Greşeşte, nu e lemn. În binoclu îmi apare lighianul imens din corn, răsturnat şi reticulat, lucind din când în când violent în soare, trimiţându-mi în lentile blitzuri neregulate. Lumină reflectată de osul ud şi poleit. În spate înoată o a doua ţestoasă căreia i se vede din când în când doar gâtul şi siajul.

Animale mari la vreo 80 – 100 de kilograme. La un moment dat speriată probabil ţestoasa ridică mult deasupra apei capul lat, de şarpe, bate puternic din labele din faţă, negre, ca nişte aripi puternice de pasăre mare şi dispare în

A

Adâncuri. *Îmi* iasă *în suflet un* parfum *persistent de „Mările Sudului” dând o* identitate spirituală întinderii relativ impersonale de apă pe care navigăm de atâta vreme.

Botezul

Corabia se botează atunci când ajunge la soarta ei căci soarta ei este apa.

În Evul Mediu ceremonia de lansare la apă era condusă de feţe bisericeşti. Ei erau cei care după slujbă şi binecuvântare dădeau ordinul prin care erau bătute afară penele ce ţineau chila vasului pe uscat acesta începând să alunece pe planul înclinat în apă. Operaţie periculoasă pe care o executau prizonierii sau condamnaţii la moarte. Preotul dădea şi numele de aceea se considera că este naşul navei ce luneca în apă.

În secolul al XVI-lea, în Europa apuseană, botezarea navelor de război devine privilegiul regilor, prinţilor şi ducilor.

Pe navă se aducea o cupă mare de argint plină cu vin şi după lansare, regele cu suita, ridicându-se pe navă bea câteva gâturi iar majoritatea o vărsa pe punte în cele patru puncte cardinale – nord, sud, est, vest.

Pronunţa tare:

„Îţi dau numele de...

Să te binecuvânteze creatorul şi pe tine şi pe toţi cei ce vor naviga cu tine. Îţi doresc fericire”.

Apoi urma tratarea lui Neptun – cupa cu restul de vin era aruncată peste bord.

Ceremonia a fost modificată de regele Carol îl al Angliei.

Neptun s-a mulţumit numai cu vinul iar cupa o primea cadou căpitanul noului vas. Nu de alta dar şmecherii pregăteau din timp recuperarea, acoperind fundul golfului cu plase. Oricum o cupă de argint e o cupă de argint...

În 1699 în Anglia la Chatam a apărat o nouă tradiţie – spargerea unei sticle de şampanie de către o naşă. În 1811 în dosarele Amiralităţii Britanice este consemnat oficial numele uneia din acestea.

La început sticla se arunca. Dar de când o prinţesă engleză a aruncat-o în capul unui înalt personaj care a ajuns la spital, sticla s-a fixat de o coardă de prova.

Tot riscant! Cioburile au rănit o serie de gură cască. Atunci sticla s-a pus într-o plasă.

Nenorocire dacă sticla nu se sparge!

În 1898 prinţesa Mary, viitoarea regină, boteza crucişătorul „Albion”. A lovit sticla de trei ori de prova navei dar... nimic.

Mai târziu s-a aflat că unul din funcţionarii şantierului băuse şampania şi a înlocuit-o cu... apă.

Sticla a fost spartă în final în ultimul moment de un bărbat, dar valul ridicat de navă în momentul intrării în mare a spălat câţiva oameni de pe mai pe care i-a înecat.

O poveste tulburătoare s-a întâmplat cu „Independenţa” pe care urma să o boteze Tovarăşa. Sticla nu s-a spart. Ce a mai anchetat după aceea Securitatea!

Odioasa a avut mână. Nimeni nu mai voia să se îmbarce pe petrolier. Şi aveau dreptate. „Independenţa” a explodat şi a ars la gura Bosforului dinspre Marea Marmara. De câte ori treceam şi vedeam epava mă

gândeam că superstiţiile nu-s numai superstiţii.

De altfel, aşa s-ar explica gestul uluitor al unei englezoaice ce boteza un crucişător.

Acesta pornind să lunece pe şine mai repede decât credea şi neavând timp să facă vânt sticlei, doamna a rupt şnurul şi a început să fugă disperată după navă. Şi-a aruncat pantofii din picioare şi în rochie de gală a pornit înot până la crucişătorul ce s-a oprit. Sub urletele aprobatoare a miilor de oameni a spart şampania de chilă. De, englezul de aia e englez!

Dar nici românul nu e mai prejos. La Navrom exista obiceiul ca un anumit tip de navă, o serie de construcţie din care se scoteau mai multe exemplare, să înceapă cu o anume literă fixă şi să poarte o denumire geografică naţională, de obicei de localitate, o acro-improvizaţie geografică naţională. Botezul se făcea de către primarul de orăşel, sat, judeţ a cărui nume urma să-l poarte nava.

Invitaţii – oameni cu „bază” – vin şi ei cu daruri de rigoare.

De obicei şi cu bidoane. Din Ardeal curge palincă, din alte părţi vinaţuri. Formula de botez era: „Te botez (urma denumirea) şi-ţi doresc vânt bun din pupa”. Unul din primari, bine „indus” de festinul din ajun, de golire a damigenelor, încurcă chestia cu pupa şi improvizează în spiritul Larousse-ului, care are deviza „Je seme a tout vents”.

Te botez… şi-ţi doresc vânt bun din – pauză – apoi exploziv… din toate direcţiile.

Animale pe mare

Marfa pe care trebuie să o transporte uneori vapoarele noastre sunt animale vii. Cu această ocazie afli că animalul este mult mai mult decât suntem obişnuiţi să credem. Nişte semeni fără grai. Înţelegând ca şi noi viaţa şi moartea.

…Odată plecând cu un transport de tăuraşi din Constanţa, unul a căzut în mare. Când s-a deschis penul a ţâşnit pe lângă cioban şi a sărit în apă.

Oaia şi bovina se pare că pot înota aproximativ 30 de

minute, „până li se înmoaie copitele”. De ce, nimeni nu poate explica. S-a coborât barca. Tăuraşul a înotat imediat spre barcă şi a încercat să se suie în ea. L-au încins cu greutate cu o chingă pe sub burtă şi l-au tractat până lângă bord. L-au ridicat cu braţele, de sfori. Granicul, macaraua era tocmai în prova şi era greu de dus înot vita până acolo. L-au ridicat cu mare greutate, un tăuraş are 300 – 400 kg.

Odată scos tăuraşul stătea pe punte, tremura şi avea în ochi o expresie absolut omenească! Dacă îl mângâia cineva întorcea botul spre el şi se lipea.

— Ce mai staţi, tăiaţi-l! A strigat comandantul.

La care unul din ciobani, altfel respectuos, dar acum revenit în elementul lui:

— S-o tai pe mă-ta! Tăiem altul, nu pe ăsta.

*

* * *

La un transport de oi unul din ciobani la un moment dat a uitat deschise prizele de fund prin care se scurgea urina. A mai crescut pescajul prin apa de la santină şi în loc să scoată, prizele au început să bage.

S-au inundat penurile cu oi de jos.

Oile erau închise în penuri cu zăvoare care se trăgeau şi se şi rabatau; totuşi toate oile au reuşit să iasă, deja pe jumătate ude, apa urcase la 60 – 70 cm.

Absolut nimeni, nici măcar ciobanii, n-au putut să-şi explice cum au reuşit oile să deschidă zăvoarele.

*

* * *

Pe „Valea Albă” a locuit timp de doi ani o mangustă.

În port, dacă erau vase trase în dană dublă, pleca pe ele în excursie după şobolani. Nu îi mânca, numai îi omora.

Era doar un vânător. Când era frig lua o cârpă în dinţi şi mergea pe punte cu ea în spinare. Când o strigai venea la tine, răspunzând cu bunăvoinţă tuturor cu excepţia a patru membri din echipaj de care se ferea instinctiv.

La o săptămână după ce „Valea Albă” a luat foc a

părăsit nava definitiv.
Toate, dar până la foc!
*
* * *
…Nu-mi place pe cargouri. De aia am venit aici pe mineralier. Că la cargouri îţi bagă nişte containere şi tu nu ştii ce-i acolo. Şi dacă nu cumva explodează şi sare în aer. Că după ce am cărat plută dyi Portugalia mi-a ajuns. Au ieşit şerpălăii din plută, din magazii şi au ajuns până în castel. Stăteam noaptea cu toate uşile închise. Venea şerpălăul peste tine. De unde să ştii dacă e veninos sau nu?

Unii au încărcat de la Liberville, din Africa de Vest lemn de mahon. Şi scânduri mari dar şi mai mici. Şi aveau trei şerpălăi acolo, boa, na-na – timonierul meu de cart, tovarăşul Adam face un cerc generos cu degetele de la ambele mâini în timp ce povesteşte. Aveau acolo cuibar în lemnele scurte. L-au găsit dar ouăle s-au spart. Au ieşit dihăniile afară când a început bulăul. I-am omorât uşor că erau ameţiţi.

Gogii

Povestea lui Gogu este o poveste veche, de aproape treizeci de ani. O poveste petrecută la bordul unei nave aparţinând unei flote dispărută astăzi, nava de pescuit oceanic „Constanţa”. O navă la acea vreme modernă, fabricată în Japonia, cu aproximativ optzeci de oameni la bord, o navă ce părăsea luni de zile porturile pescuind, prelucrând şi depozitând în imensele sale magazii frigorifice peştele. O lume dură cu marinari, pescari-lipoveni, o lume a izolării, durităţii şi a alcoolului.

„Constanţa” era lumea lui Gogu, un porumbel alb, blând – nevoie inconştientă de puritate şi blândeţe a bărbaţilor aspri din jur.

— Ce-i cu el aici? Întreabă o doamnă rătăcită pe navă, conducându-şi soţul ce urma să facă voiaj, văzând păsărică albă, dolofană, mişcându-se pe picioarele ei scurte printre oameni şi fiare.

— Este Gogu, doamnă, explică un lipovean în vârstă, ars de soare, ca un şef de trib de piei roşii. Ochii

bărbatului dur, căci lupul de mare vrând-nevrând devine lup la propriu, se luminează.

— N-are tată, n-are mamă, săracul. Ne are numai pe noi.

Gogu ca un adevărat marinar se ţine de vapor. Se mai ridică în aer, niciodată prea departe. Şi totuşi, odată, când după trei luni de exploatare în plin ocean, trei luni în pâclă fără vizibilitate, de legănare pe apă, nu tu port, nu tu distracţie, vaporul se întorcea acasă, în Marea Neagră, Gogu a evadat.

Întâi s-a ridicat în aer şi a început să zboare în jurul vaporului, apoi s-a dus tot mai departe, nu se mai vedea cu ochiul liber, se vedea la binoclu şi în final a amerizat. S-a pus pe apă.

Om la apă este o situaţie de urgenţă, standardizată.

Dar porumbel la apă?

Psihologia unor oameni care după trei luni merg acasă la femei, la copii este psihologia câinelui flămând căruia îi arăţi osul cu carne.

Totuşi în situaţia extremă „Gogu la apă” o delegaţie a echipajului s-a dus imediat la comandant. Peste câteva minute siajul navei de pescuit „Constanţă” a descris o curbă largă. Nava se întorcea din drum.

La unul din borduri a început pregătirea bărcii de salvare.

După o oră, ud, năucit, Gogu era „acasă”.

Nava a pus prova pe Constanţa şi la difuzoare s-a anunţat „pentru întreg echipajul”.

— Atenţiune, atenţiune a avut loc exerciţiul periodic de salvare…

Că doar nu suntem nebuni, tovarăşi, să întoarcem vaporul pentru o pasăre acolo. Dar avem obligaţia să facem periodic exerciţii de salvare.

Revelion 1989

Mare cenuşie, dealuri de apă care te sucesc când pe o parte, când pe alta, te rotesc, te înşurubează. Suferinţa lemnului icnind din încheieturi. Nimic din iarnă, nimic din atmosfera revelionului. Dar lipseşte şi noroiul, semn sub

care mi-am petrecut câteva revelioane. Este al doilea revelion pe care îl petrec pe mare. Destul de mult pentru viaţa unui om totuşi de uscat.

O notă a iernii prin artefact vine să-mi umple nevoia de zăpadă: din când în când, la prova se ridică în izbucnire generoasă gheizerul larg, bogat al „poalei miresei". Exuberanţa spumei în evantai are ceva din aspectul zăpezii viscolite.

Peste câteva ore va fi anul 1989. M-am ras, mi-am pus o cămaşă curată şi aştept să treacă valul timpului şi peste mine.

Muzica se întrerupe. Amplidan:

„Atenţuiae, întregul echipaj este invitat la careul marinari. Întregul echipaj este invitat la careul marinari".

Anul Nou începe. Festivitatea este un lucru necesar în viaţa noastră. Şi asta presupune un exabrupto. Am văzut şi pregătirile.

Sărbătoarea a început duighereşte. Primul ei semn era o imensă" capră de lemn, podită cu scânduri, totul aducând vag cu construcţia unui eşafod. Sărbătoarea înseamnă reunire. Apoi – pusul meselor. Încet-încet totul se încarcă de abundenţă. Şi parcă pentru a sublinia reîntoarcerea la pământ şi certitudinea pe care o dă acesta – nava nu se teme de apă ci se teme de pământ, nava e concepută pentru apă, omul e sufleteşte orientat şi subconştient liniştit de uscat, acesta este un paradox al marinărieila televizor apar portughezii. Suntem pe lângă insula Madeira. Trăiesc un moment portughez. Steagul de la catargul prova e portughez. E o ţară pe care mi-am dorit-o, la care visez, la care nu am ajuns încă niciodată. Ghirlande, ghirlăndaşe. Pe pereţi scris cu cretă colorată şi carioca: La mulţi ani 1989! Şi o altă inscripţie: Balul motoriştilor optimişti. Motoriştii de pe navă sunt în majoritate tineri ofiţeri stagiari. Trăim două revelioane – după ora casei – momentul reunirii sufleteşti exacte, secundă la secundă – cu cei dragi – şi cel al orei locale. Primesc telegrame, beau coniacul, mă înfig în gustări, într-un vin dubios…

Şi în momentul ăsta vine marele cadou.

Ancorăm în faţa unei uluitoare jerbe de lumini coborând ca o perdea din cer. Căci muntele este absolut vertical şi pe mici terase, în cuiburi, sunt aşezările.

Feeric luminate, deşi nu prea mari. Aspectul este de înălţare, de imens candelabru al lui Dumnezeu. Afară e cald, poţi sta în cămaşă, La miezul nopţii din candelabru vor izbucni jerbe de rachete multicolore, evazându-şi izbucnirea alb-gălbuiului vertical în evantaiul verdelui, roşului…

Tot muntele pârâie de explozii. Consemnul era să nu explodăm nimic, că vine coastguardul. Dar în faţa elanului lor, elanul nostru. Făclii multicolore, rachete, pirotehnica vasului.

Mă duc în singurătatea de la prova şi acolo mă surprinde mugetul sirenei. Urechile mă dor, mă ţin de «le în timp ce sirena rage dar am sentimentul sărbătoririi. Mă culc pe la trei şi jumătate ora României – nu mi-am schimbat ora ceasului – fără să ştiu că ratez la TV o minunată prezentare a spectacolelor de la cabaretele pariziene. Înainte de culcare, ca un cadou de anul nou citesc (până acum nu o făcusem, am ţinut-o nedeschisă) scrisoarea pe care trebuia să o primesc la Singapore în voiajul trecut şi care nu mi-a parvenit la timp. Dimineaţa deşteptare grea, capul mă doare dar reuşesc să fotografiez peretele vertical de munte înverzit, exuberanţa vegetală a focului stins al Pământului, ridicat să ne strivească şi uluitorul aşezărilor risipite pe el. Trebuie să plecăm deşi nu mi-am săturat ochiul. Plecăm neaşteptat de repede, masa imensă ridicată brusc din ape rămâne într-o pâclă cenuşie.

Madeira, Anul Nou al anului în care voi împlini 45 de ani.

Ship going South call ship going North

Marea Chinei de Sud. Urcăm, ocolind turbulenţe atmosferice, pe o mare ostilă spre Şanhai. Urcăm în sensul comun al ochiului aruncat pe hartă. Navigam spre nord, spre „susul” convenţional.

Noapte târzie, întuneric, luminiţe pe mare. În comandă a pornit radiotelefonul. Oamenii se plictisesc, marea e pustie, vor „contacte”.

Ship going South call ship going North.

Vasul care merge spre sud cheamă vasul ce merge spre nord.

„Going North” răspunde triplu. Spre Nord merg mai mulţi.

Dar două din nave sunt „ciuciunghezi” – poate filipinezi – vorbind o engleză bolovănoasă, dificilă, cu accent puternic, la limita inteligibilului.

Albitura se întinde spontan spre albitură. Că o fi românul lumea a treia spre a patra dar pe mare se clasează la albituri.

— Where are you coming from and where are you going? De unde veniţi şi încotro o luaţi.

— Cum e vremea în Nord?

— Rău. Dar nu-mi pasă, am 90.000 tone şi sunt şi încărcat cu ţevi. Merg la americani. Cât aveţi voi? 7.800 tone? Şi sunteţi în balast?! Intraţi acum în zona Tai Wan? Ieri era mare 9. God help you! Dumnezeu să vă ajute. În vocea care irupe din noapte neîncredere, compătimire şi încurajare binevoitoare.

Plajă în Atlanticul de Sud

Căldură mare.

Stăm cu Nea Costică la plajă, la pupa. Bazinul de înot pentru echipaj este gol, operă de încăpăţânare a şefului mecanic „Ce eşti nebun, am o singură pompă de incendiu în funcţie”. De fapt nu îi e frică că se strică pompa de incendiu cu care umple bazinul ci „prin bazin se transmit boli” şi el e şef şi dacă e şef face „ce vrea muşchii lui” şi nu ce vor alţii. Poţi să-i spui ceva? Nu poţi. Apă – apă – apă, apă fără de sfârşit.

— Cum e doctore?

— Bine, Nea Costică, numai că ăştia „n-au băgat” insule.

Românul s-a obişnuit că Se dă şi S-a băgat: tacâmuri de găină, brânză, adidaşi de porc.

Nea Costică nu clipeşte

— Aşa-i, n-au băgat, tu-i-aşi!

Şi iar ne întindem pe pătură pe tabla fierbinte şi murdară de funingine a punţii.

Nu se vede nimic, apă, apă, orizontul este apropiat şi pâclos; soare puternic, evaporaţie mare şi vânt care învolburează totul.

Doru Maţal, ofiţerul electric vine cu puţină ciocolată şi o sticlă de plastic de apă minerală spaniolă de un litru şi jumătate.

— Ce relative sunt toate. Şi când te gândeşti că mergem pe lângă ţărmul Saharei spaniole unde copiii nici nu ar putea visa apă minerală. N-au nici apă obişnuită de băut.

Ce ar mai înota Doru în bazinul de la pupa. Dar bazinul este gol.

— Ştiţi când a fost bine pe vaporul ăsta dom'doctor? Când a plecat vechea conducere iar ăştia, din noua conducere, nu s-au dezmeticit încă, nu le-au crescut dinţişorii.

Doru a încercat să facă plaje pe fundul gol al bazinului. Nu a rezistat mult. Nu era vânt în schimb căldura era excesivă. Cu ocazia asta l-a speriat de moarte pe bucătar. Fundul bazinului corespunde tavanului bucătăriei, deasupra plitei. Când Doru a sărit de la un metru şi jumătate în bazin, bubuind, bucătarul, dedesubt, cu polonicul în mână a luat-o la goană.

— Tot mai bine e cu vase mici, în Mediterana. Că acolo exceptând zona sud Creta – gura Nilului nu sunt rechini. Şi mergeam cu comandanţi mai tineri, mai de gaşcă. Eram între insulele greceşti, oprea comandantul vaporul, dădea rol de abandon şi care voia şi înota mai bine putea să facă baie.

Odată am lansat barca pe mare trei, era navă de 4.500 tdw, pentru o navă din asta era o mare destul de agitată. Comandantul, unul Popescu, bucureştean s-a îmbătat şi i s-a sculat să facă baie. Nu era de făcut baie, era totuşi val înalt, de trei metri şi mai ales nu era de lăsat

barca. Dar dacă omul era băut şi era comandant, s-a lăsat.

— Nu dom'le, o lăsăm şi care are sânge-n pix vine cu mine.

S-au dus mai mulţi. M-am dus şi eu că înot bine.

A făcut baie şi comandantul aşa matol cum era, se învârtea barca după el. Când să ne întoarcem la vapor s-a pus vântul mai tare. Majoritatea când s-a ajuns la vapor au părăsit barca pe scara de pilot. Am rămas înăuntru trei oameni plus comandantul, tot matol, nu se trezise şi nu reuşeam să prindem barca în cârlige ca să o salte sus pe punte. Când urca brusc pe val, când se prăbuşea. Când în sfârşit am agăţat-o şi o ridicau a început să se lovească puternic de bordajul navei, din cauza valului. Toţi au zis că gata, s-a dus barca, acum se sparge. Şi în momentul ăsta când barca era deja ridicată, aproape de copastie, comandantul s-a prăbuşit pe spate în gol rămânând agăţat doar de picioare. Ce ar fi urmat dacă cădea afară greu de spus dar în niciun caz ceva bun. Noroc că un doi mecanic, ciolănos, rezistent care fixat cu o mână de sfoara de la „ţinte bine" a înşfăcat cu cealaltă partea răsturnată a conducerii şi a băgat-o în barcă. Că altfel...

Şi mai eram noi odată să o încurcăm cu îmbăiatul. Eram cu Agnita" lângă Sicilia. Tot aşa, să oprim nava şi să facem o baie. Nu am mai lăsat barca, am lăsat doar scara de pilot. Ce nu ne-am prins era curentul deosebit de puternic, cel puţin ca la Dunăre. Dar cu ochiul liber nu se vedea nimic.

Noroc că simultan s-au aruncat la apă două colace de salvare legate de o saulă foarte lungă; era saulă cât încape. Şi când au început să fugă colacii, ne-am prins. Doi care erau deja în apă şi îi ducea curentul s-au agăţat de colace şi i-au tras cu saulele afară. Ca şi cum ai scoate un peşte din apă.

Întâlnire la cinci grade latitudine nordică

Cu cine te poţi întâlni în Oceanul Indian? Cu cine crezi şi cu cine nu crezi. La cinci grade latitudine nordică întâlnire pe apă cu Nae Raichici.

Bănăţean plin de viaţa şi de interes pentru lucruri,

auzind cu totul întâmplător de la un recrutor venit până la Oraviţa de Facultatea de marină s-a suit pe motocicletă şi ajungând la celălalt capăt al ţării la Constanţa şi-a pus soarta sub semnul apei. Un om care din Banat poartă amprenta în bine a Habsburgilor – civilizat intrinsec, cu un interes ascuţit pentru toată gama de nou pe care vânturarea lumii i-o oferă şi, lucru mai rar, cu o preocupare reală şi nedemonstrativă de a lumina şi ridica şi pe cel de lângă el, pe oamenii din subordine. Un comandant de navă adevărat şi un om la care mă gândesc cu plăcere că am avut ocazia să îl cunosc. Eu ocupat cu spitalul la Galaţi, el bătând apa luni de zile nu am avut ocazia să îl revăd deşi m-am gândit adesea la el şi mi-ar fi făcut plăcere. Şi acum, iată-l. Ne încrucişam cu „Simeria” nava comandată de Nae Raichici. Nu ne vedem decât ca vapoare. Conversăm la radiotelefon. Dar dacă la telefon în ţară eşti pierdut în labirintul clădirilor din jur, dacă vocea cu care conversezi nu are nimic topografic concret aici trăieşti cu totul altceva. Iată-l! Ochiul mătură marea până la gâza ce se depărtează de tine. Îl auzi, e alături şi totodată îl vezi cum se micşorează, se rataţinează, dispare. O ruptură progresivă între văz şi auz. Şi o provocare a imaginaţiei care ca închipuire este totuşi vizuală.

Un te duci tu mielule? La tăiere domnule

Ce este un vapor „bolnav”?

Mi-a explicat o dată, fără a o face didactic ci la şueta din comandă, la amintiri, şeful mecanic Dan Onea.

„Şeful” a fost trimis, împreună cu alţii, cu avionul, să preia un asemenea bolnav. Era o rablă încărcată în cont străin ce urma să transporte fosfaţi de la Casablanca în Indonezia. Din Maroc, de la coasta atlantică vaporul a ajuns cu chiu cu vai la Suez unde a încremenit. De două luni se lucra la el, o făceau atât egiptenii cât şi echipajul, dar rezultatele – minime. Un vapor bolnav este contagios, îmbolnăveşte şi echipajul. Dan Onea a întâlnit un echipaj înrăit care nu avea nevoie de conduceri paraşutate şi mai ales nu avea nevoie de muncă; ieşeau la lucru dar nu făceau nimic concret. Şi aveau – desigur – agitatorii lor.

Situaţia era groasă: navă încărcată, perspective de reparare ioc, echipaj de la maşină în rebeliune tacită. Final s-a decis trimiterea acasă a şapte din cei de la maşină. Problema era să nu fie anunţaţi în prealabil ci numai atunci când le vine schimbul. Exista riscul să fii bătut, să fii aruncat în apă sau, instalaţiile să fie sabotate. A fi trimis acasă este un lucru grav. Ţi se poate imputa biletul de avion. Ăştia puteau fi trimişi acasă şi cu navele româneşti ce tranzitau Suezul. Aşa s-a şi întâmplat. Au fost anunţaţi cu două ore înainte, interzicându-li-se din acel moment să mai intre în maşină. Un poliţist egiptean a fost trimis la bord de agent. Care face pe nebunul… cătuşele. În final vaporul tot nu a putut fi reparat, s-a târât cu greu până la coasta greacă – la un moment dat motorul principal mergea într-un singur piston, drumul Suez-Pireu a durat incredibil de mult, şapte zile – şi ancorat acolo la o insulă.

Timp de o lună, cu o macara, toată marfa a fost transferată pe un alt vapor românesc care urma să o ducă în Indonezia. Costul operaţiunii, un sfert de milion de dolari.

Ultimul voiaj

— Câţi ani ai doctore?

— Patruzeci şi opt.

— Dacă peste zece ani o să arăt ca dumneata, mă spânzur.

Costică Foxul, doiul de punte, pilit, aniversează împlinirea vârstei de 37 de ani. De felul lui este un om foarte politicos dar când bea devine sincer. A fost operat de o hernie de disc a coloanei vertebrale şi nu se prăpădeşte de iubire faţă de doctori. Face yoga, îşi poate lipi burta de coloană, cară după el câteva cărţi de yoga inclusiv una cu exerciţii profilactice. Este atent şi la alimentaţie. Ofiţer doi face de ani de zile cart de noapte 0 – 4, de ani de zile se zgâieşte noapte de noapte în întuneric, nu-i vreo luminiţă, nu ne ciocnim.

— Marinarii au nevoie de vitamina A. Am citit doctore că în timpul războiului piloţilor de vânătoare care zburau noaptea li se dădeau afine.

Costică când bea devine violent şi sumbru. Suficient de sumbru ca să mă abţin să-i spun că eu nu am văzut yoghin matrafoxat cu votcă, că ăia nu beau.

— Până acum mi-au murit patru colegi de promoţie. În patru voiaje diferite. Unul din ei a murit la Istanbul, în gura Bosforului. Pe petrolierul „Independenţa”. Când a explodat după coliziunea cu un grec au sărit geamurile la un sfert din Istanbul. Nici azi nu a fost complet îndepărtată epava Independenţei. De ce? Muncitorii refuzau şi refuză şi acum să lucreze. Explozia a telescopat plafoanele castelului strivind oamenii. Cei ce tăiau cu sudură găseau resturi umane. Altul a murit la Constanţa, în gura portului, pe „Sadu”. Poveste clasică – a început furtuna, nu i-a pornit motorul principal, ancorele au grăpat pe fund, nu au ţinut şi i-au zdrobit de stabilopozi, un fel de beton înghimpat făcut să spargă valurile pe diguri.

Omul se hotărâse să se lase de voiaje lungi şi să rămână practic la uscat, să treacă pe vasele de pescuit din Marea Neagră. Numai că pentru asta trebuia să dai o şpagă foarte mare. Şi atunci omul făcea ultimul voiaj ca tot ce scoate din el să investească în această trecere la uscat.

Şi chiar că a fost ultimul.

Anul trecut pe aici mi-a murit un consătean

— Între Creta şi Sicilia este zona cea mai periculoasă a Mediteranei. Biskaya Mării Mediterane. Dar zona dintre cap Pasero în Sicilia şi capul Matapan din sudul Peloponezului este mai temută de cei ce au petrecut patruzeci de ani pe mare decât Biskaya propriu-zisă. Pe aici ne-a prins o furtună îngrozitoare. Şi mai rău era cu comandantul, un boşorog tâmpit.

— Şi de ce era aşa de rău?

— Că vaporul te ajută dar trebuie să-l ajuţi şi tu.

— Bun, o fi fost tâmpit, dar experienţa?

— Faptul că un om a petrecut douăzeci de ani pe mare nu înseamnă nimic. Dacă e tâmpit aşa cum nu a priceput din prima zi nu va pricepe nici până la urmă. Ştii povestea cu „ciocănitorul de roţi” de la CFR scos cu festivităţi la oensie după o activitate impecabilă? Omul

mulţumeşte frumos, e emoţionat şi la sfârşitul vieţii vrea şi el o lămurire: „De fapt ce dracu' trebuia eu să aud când dădeam cu ciocanul în roţi?”

— N-aş putea să-ţi spun dacă în medicină e tot aşa. Posibil. Tot ce ştiu cu siguranţă este că într-o revistă canadiană de anestezie, căreia tare îi plăcea să publice şi aforisme am întâlnit o afirmaţie care m-a şocat: „Experienţa nu are valoare etică. Este numai denumirea greşelilor pe care le-am făcut şi certitudinea faptului că le vom repeta”. Şi cum v-aţi descurcat cu furtuna aia?

— Ca naiba. Ne-am dus să ne ascundem la Panteleria dar toate locurile de ancoraj din jurul insulei, atâtea câte erau, erau pline, full. Trei nave care nu aveau loc de ancorat se învârteau în jurul insulei că dacă e să dea de dracu' să fie cine să le ajute. Am plecat – după ce am întors cu greu, cârma nu asculta – spre Sicilia. Şi acolo locurile de ancorat erau pline...

Discut cu secundul în noapte, întretăiată de izbucnirile violente de lumină ale fulgerelor ca o scăpare timp de câteva secunde într-o lume paralelă, o altă dimensiune, o altă realitate.

Lângă noi un marinar care nu are ce căuta în comandă, ca şi doctorul de altfel, în comandă stă ofiţerul de navigaţie de cart şi timonierul. A urcat sus gonit de furtună, de frică.

— Dom' doctor, anul trecut pe aici mi-a murit un consătean.

Era pe un cargou mic, un „S” de 4800... S-a canarisit nava, s-a pus pe-o parte. Aşa la vreo treizeci de grade. De ce s-a canarisit greu de spus. De obicei e vorba de amarare proastă a mărfii. Marfa trebuie să o fixezi aşa ca oricum te-ar rupe valul să nu o ia din loc. Că de aia îi şi zice amarare – fixare rezistentă în toate situaţiile apărute pe mare. La toate. Cum se face acest lucru se ştie relativ bine. Bascul este ca cei de pe navă să fie tâmpiţi şi să nu supravegheze amarajul, care revine expeditorului mărfii, sau ca unul din cei responsabili, de la vârf, să fie tentat de parale şi să-şi rişte eventual şi viaţa lui dar şi pe a altora. Oricum după ce

s-a canarisit a intrat apă în maşină. După ce a băgat apă în maşină s-a canarisit şi mai tare. Şi atunci a luat-o marfa din loc. Saci de azotat. Bărcile de salvare erau inutilizabile din cauza bandării. Mai rămâneau plutele de salvare. Au lansat pluta. Motoriştii ca întotdeauna erau mai fricoşi şi nu îndrăzneau să sară la baltă.

— Asta e o chestie care s-a studiat destul de bine la aviatori. Am citit despre aşa ceva. Are şi un nume propriu – se cheamă „sindromul marsupiului”. Ca la puii de cangur. Îţi vine greu să părăseşti avionul şi să te catapultezi. Că la supersonice o decizie din asta se ia în zecimi de secundă. Trebuie să ai viteza de reacţie a cobrei. Ori chit că avionul se prăbuşeşte, carlinga, colivia asta îţi dă un sentiment iraţional de securitate în raport cu exteriorul. Şi pierzi secunde preţioase. Uneori şi viaţa.

— Aşa o fi dom’doctor. Eu nu ştiu. Şi cum vă spuneam pluta a luat şaisprezece oameni. De la punte, că motoriştii n-au vrut. Toţi cei de pe plută au scăpat. Cu o singură excepţie, consăteanul meu. Nu a murit înecat, a murit de inimă. Avea omul vreo cincizeci de ani, frica era mare…

Ei, cealaltă plută nu a putut fi lansată. Se pare că era găurită, mă rog, inutilizabilă. Dar nu a fost bătaie pe locuri la cea care era în funcţiune că motoriştilor le-a fost frică să părăsească fierul. S-au adunat toţi la pupa navei. Nava oricum era pe scufundate. Şi toţi cei de pe plută (şarprezece, cincisprezece, nu ştiu dacă omul meu murise deja sau nu) au văzut cum tot grupul ăla de rămaşi pe vapor a dispărut. Au dispărut într-o clipă sub un val imens. Au dispărut toţi. Nici azi nu se ştie dacă i-a spălat şi i-a dus în mare sau dacă au fost băgaţi sub structuri. Că nu i-a mai văzut nimeni. Pluta nu a fost recuperată imediat. Au stat cevape apă până i-au găsit. Trecuse peste ei un avion, asta după ce vaporul lansase S.O.S. şi sperau că i-a reperat şi vor veni cât de repede să-i scoată. N-a fost să fie. Doar mai târziu au aflat că avionul nu-i văzuse. Dar a avut un rol important în a le salva viaţa: speranţa asta i-a ajutat pe oameni să reziste, să nu cadă de tot pradă disperării.

Tunelul

Pe fundul vaporului trece un tunel. Tunelul leagă compartimentul de pompe de la prova cu camera de comandă a maşinii. Prin tunel trec tubulaturile şi pe timp de furtună poţi ajunge „pe jos”, fără a fi măturat de valul de pe punte, la pompele de combustibil de la prova. Camera maşinilor are nişte porţi etanşe care o izolează în caz de nevoie şi de tunel şi de compartimentul cârmei, spre pupa. Porţile de aceea sunt etanşe că nu se ştie niciodată. E bine să fie închise. Că o navă românească a păţit-o. „Bicazul” pe fluviul Orinoco, în America de Sud s-a pus pe pietre. Coca navei a fost spartă la nivelul tunelului şi cum porţile nu erau închise a inundat apa maşinile. A fost nevoie de şapte luni să fie ranfluată.

O figură similară a păţit-o şi Georgică, ofiţer mecanic, colegul meu de voiaj. Culmea, a păţit-o în port, la francezi, legat la cheu. Acolo li s-a spart tancul forpeak, din prova şi a inundat tunelul. Poarta spre sala maşinilor fiind întredeschisă a ţâşnit apa, jet violent, de câţiva metri. A inundat rapid şi masiv. Majoritatea celor care erau în camera maşinilor au fugit afară. Georgică a reuşit să pornească pompele, să dea apa afară şi să închidă parţial porţile etanşe. Noroc că nu s-a ridicat apa mai sus că inunda motorul principal, se amesteca uleiul cu apa şi să te ţii.

— Dar dacă inunda de tot?

— Dacă inunda de tot se rupeau parâmele şi nava se punea pe fund. Că era la cheu. Dar după aia să te ţii anchete. Dumneata unde ai fost, ce măsuri ai luat. Şi aşa mi-am luat un risc enorm. Am tras de nevoie santina în port. Ori santina este decantare de ulei, motorină… Iar în port la francezi apa era cristal. Dacă te prindeau că ai tras santina în port primeai o amendă absolut fabuloasă. Dacă nu mai rău. Noroc că era noapte, era şi ceva curent aşa că nu s-au prins. Dar a trebuit să optez fulgerător între două rele, amândouă mari.

Râmând prin Marea Roşie

„Hagienii” bagă adânc râtul în apă şi din când în

când deasupra înfloreşte horbota arteziană a spumei ridicată în izbucnire înaltă, fugind larg pe borduri. Mă legăn leneş în chaise-long pe puntea etalon, cea mai înaltă suprafaţă plană a vaporului, aşezată deasupra comenzii. Sus, la înălţime, mă simt rupt de vapor, singur cu marea. Este vânt dar cald încă, alunec uşor spre somn şi împăcare. Şi deodată sar îngrozit. Explozie! apoi încă una. Nu-i a bună. Mă uit în sus şi văd dâra de fum. „Hagienii” lansează rachete. Cui şi pentru ce? Înjur numai marea pâcloasă răscolită de vânt. Chestia nu-mi place de loc – reminiscenţă de la filmul „Tragedia Titanicului” unde şi ăia lansau rachete?

— Şi cobor. Skiperul, Nae Raichici lansează una după alta rachete îmbrăcate în aluminiu care pleacă cu un pocnet scurt, coadă de fum şi înfloresc într-un ghem luminos pe cenuşiul cerului. Ce se întâmplă? Căutăm să ne identificăm ca poziţii cu „Buhuşi” bulk-carrier de 55.000 tdw ce vine din India, de la Goa, cu avarie la motorul principal. Se târăşte. Nu mai au alimente, au nevoie de motorină ca să le meargă motoarele auxiliare până la Suez. Îi auzim dar nu-i vedem. În plus „Buhuşi” nu-şi cunoaşte poziţia. Radarul nu-l poate folosi pentru asta, satelit nu au, stelele nu au apărat, locul, Marea Roşie, este îngust şi plin de corali. Le dăm poziţia şi în scurt timp auzim un alt român, tot un 55.000 tdw care o cere. Giganţi care precum copilaşii întreabă: Unde suntem, nene? Când ne vine poziţia de la satelit le dăm regulat coordonatele. Între timp bulăul devine tot mai net. În slip mă strecor la prova să prind valurile să fac şi eu un duş. Apa intră în gură, amară, puternic sărată. Vântul se simte, încep să-mi fie frig şi atent, prudent pe capacele ude ale magaziilor o iau înapoi. Mă întâlnesc cu nostromul venit îngrijorat să inspecteze ce i-ar putea spăla apa de pe covertă. După ce mă usuc şi dau cu mâna pe piele am senzaţia că sunt plin de nisip. Este sarea cristalizată din saramura la saturaţie a Mării Roşii. Ajung în comandă tocmai bine să asist aici la gluma proastă a unei bandări de 28 de grade. Senzaţia este neplăcută, pare că nu mai revenim, toate se văd oblic, în

bizou. Răsturnarea de planuri se însoţeşte de zgomotul asurzitor făcut de pahare care se sparg, ghivece de papaia care se despică (papaia care nu are noroc; după ce câinele i-a mâncat lui Nae Raichici papaia, şeful poliţiei din Goa i-a procurat alta, nu de alta dar a rămas mască auzind „My dog had caten my papaya"), cărţi prăbuşite, extinctoare care se desprind...

Florin-piticul care în plină criză financiară şi-a luat nişte cafea din India găseşte pe jos în cabină un amestec de sticle sparte, cioburi de pahare şi o pânză de boabe înotând în diluant ce trăsneşte greţos. La omul sărac nici boii nu trag! Suferind din greu de rău de mare piticul reînvie de ciuda pagubei.

Vecinul meu doiul de navigaţie intră fluierând vioi în baracă şi brusc aud Paşti şi Dumnezei – calcă vârtos în cioburi.

Spre seară vine ofiţerul trei mecanic să-mi ceară spirt şi pensă – vrea să-şi scoată cioburile din gambă. „Am scos deja două dar cred că mai sunt câteva". Este miezul nopţii, mare 5 vânt 7. Urc pe etalon să văd dacă nu cumva mi-a zburat chaiselongul în mare. Din cauza vântului nu prea poţi să te ţii pe picioare, în întunericul nopţii albeşte spuma ridicată la prova când nava „ia ciocanul". La un val mai puternic snopul de apă se ridică până la nivelul luminilor de poziţie de pe catargul prova şi se luminează brusc ca în jocurile de lumini ale fântânilor arteziene. Oamenii ăştia de fapt nu sunt siguri pe vapor, soartă şi viitor. I-am spus skiperului că am coborât de pe etalon văzând rachetele de frică ca nu cumva jucăria să se scufunde şi eu să nu ştiu. Se schimbă brusc la faţă şi bate cu degetele îndoite în tablă. Orice este posibil, s-au văzut destule. Căţeaua este hipodinamică, cu sclerele roşii, cu o adâncă suferinţă în ochi. Stă culcată grămadă pe puntea de comandă. Are totuşi minimul de energie să mă lingă pe picioare. Pe punte se aferează câţiva oameni să amareze compresorul de peste o mie de kilograme aruncat ca o jucărie de colo-colo...

Dosarele X

...Stăteam toţi şi aşteptam să apună soarele. Voiam să vedem unda verde. Este un efect de refracţie a razei la apus. Discutasem până atunci despre ea. Şi deodată a ieşit din mare, la orizont, un OZN globulos. Ce a început măi frate! Au început toţi să urle, să răcnească...

Stăm adunaţi spre miezul nopţii în comandă. Suntem mai mulţi la cioace, dublul-caset îngână ceva, e cald, transpirăm. Bobiţă doarme în jetul de aer rece a unui condiţionair, tresărind leneş când îl luăm în braţe să-i mozolim botul şi urechile. Cel ce povesteşte este Vasile Savischi, telegrafist, ofiţer RTG. „Roade” uşor o votculiţă cu care şi-a făcut cinste. A primit telegramă de acasă, singur şi-a recepţionat-o.

De crezut, îl cred. Îl cunosc pe Vasile deja de luni de zile, e un om absolut serios. Şi apoi nu demult înainte de plecare în voiaj am prins la ruşi – la Galaţi ruşii se prind excelent şi eu ştiu bine ruseşte – la o emisiune ştiinţifică povestea clară, exactă, a unui amiral din flota lor din Pacific. Amiralul fusese nici mai mult nici mai puţin decât şeful serviciului informaţii-contrainformaţii al flotei sovietice a Pacificului. Omul avea dreptul de a face publice informaţii clasificate înainte ca strict secrete. Submarinele atomice în misiune, la patrulare, cu armament nuclear la bord, aveau consemn ca sub nicio formă, în niciun fel de circumstanţe să nu se deconspire şi să iasă la suprafaţă. Unele din ele au fost constrânse să o facă după ce au fost hăituite de obiecte imerse neidentificate care prin parametrii lor tehnici nu puteau fi în niciun caz o creaţie a omului. Altă dată manevre secrete ale flotei erau urmărite din aer de o formaţiune imensă fuziformă, un corp aparent tehnic. S-au luat cu supersonicele după ea, au tras cu rachete. Degeaba! Aşa că povestirea lui Vasile nu mă impresionează prea tare, OZN pe mare este numai una din feţele posibilului.

Gică Bogzeanu, membru al grupului nostru de palavragii de noapte, zâmbeşte strâmb. Gică e o figură. Brăilean, băiat de tehnician veterinar. Când era copil l-au

dat la şcoala de popi, la mănăstirea Ciolanul, lângă Buzău. Nu i-a plăcut şi a plecat într-o noapte cu alţi doi puşti făcând patruzeci de kilometri pe jos. Gică a terminat liceul de marină, nevastă-sa este asistentă la ginecologie la spitalul din Constanţa.

Urmează o poveste absolut incredibilă. Gică îşi face cruce că e adevărat: n-a ajuns el popă dar de cruce nu îşi bate joc. Vorbeşte cu uşoară groază… Era tot la apusul soarelui. În comandă erau skiperul Freitag şi încă trei inşi – ofiţerul de cart, timonierul şi Gică, marinar. La un moment dat din apă, la orizont, au început să iasă, una după alta, nişte „luni”. Ei au încremenit şi s-au pitit. Comandantul Freitag a încercat să se uite la ele cu sextantul. A fugit pe aripa din stânga a comenzii. După el şi câinele. Freitag a albit pe loc, tot. Câinele a albit numai în partea din faţă, jumătate din corp, restul a rămas cafeniu.

— În faţa ochilor mei a albit! Gică îşi face o cruce largă. Când a venit în ţară pe comandant l-au chestionat tot felul de reporteri, ce a simţit, ce a văzut. N-a vrut să spună nimic.

Când am vrut să-mi aştern gândurile şi impresiile despre mare pe hârtie în faţa relatării lui Gică Bogzeanu am ezitat. Prea e neverosimil. Dacă totuşi şi-a bătut joc de noi? Ce-i cu albitul ăsta? Numai că recent mi-a căzut în mână „Antares!” o lucrare semnată de un om ce nu are nevoie de recomandări, Dan Apostol, suveranul pontif al fenomenului OZN din România. Om de o competenţă şi credibilitate mai presus de orice îndoială.

Iată ce relatează Dan Apostol:

Cazul a fost raportat de trei nave, în acelaşi timp, analizat in extenso în „The Marine Observer”, iulie 1983. Evenimentele s-au desfăşurat pe 17 şi 18 septembrie 1982 şi au implicat, în Atlanticul de Sud trei nave: „Strathewe”, „Tenchbank” şi mineralierul românesc „Bocşa”.

Dan Apostol menţionează că investigaţiile au arătat că fenomenul nu a fost un experiment militar sau un fenomen astronomic şi fizic cunoscut şi mai menţionează

scurt, razant ceva ce mă face să cred că Gică nu a minţit: „iradierea anormală a celor trei vase în momentul apropierii maxime a globurilor de foc, comportarea cu totul neobişnuită a animalelor de la bord.

Dosarele X între cer şi apă.

Boat people întâi octombrie. Trecerea în această lună nouă, ce prin denumire este consonantă sufleteşte cu adâncirea ţeapănă în toamnă, mă prinde în mijlocul nopţii la 180 mile de Saigon. La proporţiile drumului nostru Saigon e la o aruncătură de băţ. Este zona marii aventuri, tragedii, a ruşinii numită „boat people". Zeci de mii, dacă nu sute de mii de oameni, fugind de comunism, de represiune, foame şi sărăcie urcaţi ciorchine pe orice numai imaginaţia ar putea numi nave sau obiecte flotante. Jumătate se îneacă fără ca nimeni să afle de soarta lor. Zeci de mii, sute de mii de bărbaţi, femei, copii. O pradă uşoară pentru piraţii din zonă, de fapt derbedei înarmaţi pe nave cu motor. Oamenii cară spre noua lor viaţă tot ce au agonisit, toate valorile ascunse. Mica con, oară a fiecăruia reunită pe apă. Sunt jefuiţi, omorâţi, femeile violate. Cei ce scc-pă şi de val şi de jefuitorii mării care vămuiesc ca lupii cireada fugarilor pe mare au şansa fie de a acosta la ţărmul unei alte ţări, „democratice", fie de a întâlni o navă comercială. Ţările „democratice" nu sunt dispuse să hrănească nişte guri în plus oricâte declaraţii oficiale ar face privind aderarea la principiile drepturilor omului. Vor face totul ca să azvârle pe nenorociţi înapoi în mare. Navele comerciale... Puţin din aceşti „boat people", oameni ai bărcilor, întâlnesc nave care au reflexul de a salva oamenii. Dar dacă i-ai salvat ce faci cu ei? Cine îi primeşte? O experienţă a trăit-o o navă românească. Au luat la bord multe zeci de oameni. Unde să-i ducem? Noi mergem la Singapore. Hai să-i ducem la Singapore. Singapore nici vorbă să-i primească. Vă priveşte. Hai să anunţăm NAVROM-ul. NAVROM-ul nu-i făcut numai din oameni răi dar ce să faci cu vietnamezii? Să aduci în România refugiaţi politici din Vietnamul comunist frăţesc? Nici vorbă. Aşa că deviaţi vaporul, întoarceţi-vă şi mergeţi până în Vietnam. Să-i predaţi autorităţilor. Unde scrie că o să-i împuşte? Bineînţeles că i-au împuşcat. Şi chiar sub ochii echipajului pentru că de comunismul este grăbit, construim o viaţă nouă, nu avem timp de discreţie. Au întrerupt operaţiunea la protestul comandantului. Nu sub

ochii noştri! Şi dacă nu e sub ochii voştri cu ce se schimbă problema? Şi cum e să spui oamenilor, privindu-i în ochi, că îi duci înapoi, cale de câteva zile, de la ceea ce credeau ei a fi salvare la împuşcare? Plângeau, cădeau în genunchi, ofereau bani, aur. Unul s-a încurcat cu o tipă, o vietnameză în partea „bună” a drumului. Acum asta plângea, se ruga să o ascundă undeva în tavanul dublu, să o salveze. Dar parcă poţi? Unde o laşi după? Dacă te toarnă, că orice vapor are turnători? Şi cine răspunde? Aşa că marş din braţele tale în ţeava revolverului tovarăşilor.

O mare ruşine. Românul e sărac, speriat şi lipsit de apărare. Dar Occidentul? Occidentul care a ştiut, a tăcut şi a lăsat să se întâmple tot ce s-a întâmplat?

Crocodil farm. Stop here

Cu 450 de ani înainte de Cristos istoricul grec Herodot a vizitat Egiptul. De la el ne-a rămas descrierea crocodililor sacri ai locuitorilor văii Nilului. În bazine de marmură, umbrite de vegetaţie, reptile imense cu inele de aur în jurul labelor şi pietre preţioase în urechi. Erau hrănite cu potârnichi fripte, jamboane de porc, plăcinte. După ce mănâncă desfac fălcile şi zeci de păsări graţioase, cenuşii, de mărimea unei prepeliţe pătrund între zidurile fioroase de dinţi. Crocodilii stau ore în şir cu fălcile desfăcute şi păsărelele vânează lipitorile din gâtlej.

Este prima descriere a unei rezervaţii de crocodili, sacră ce-i drept, din istorie.

Mie mi-a fost dat să văd o rezervaţie de crocodili nu sacră ci ştiinţifică.

Madras, ţărmul răsăritean al Indiei de Sud, statul federal Tamil Nadu. Un ansamblu de bazine aşezate pe ţărmul oceanului unde sunt adunaţi crocodili de apă sărată şi apă dulce din toate colţurile lumii. De pe şosea rezervaţia este presemnalizată de V-ul răsturnat lateral, fierăstruit de zimţătura dinţilor unei falei deschise. „Crocodil farm. Stop here”.

Pe banii Wilde Found Organisation, National Geographic Society USA, a unor universităţi americane şi a unor fonduri indiene de „Tribal Reabilitation” sunt

înmulţiţi în captivitate crocodili. Lângă bazinele de ciment ce adăpostesc jigodiile sunt afişate rezultatele de fertilitate – ponta de ouă – şi supravieţuirea finală. La intrare în rezervaţie un mic muzeu. Cranii imense de crocodil fixate în pereţi, alungite având ceva între chipul măştii rituale africane şi triunghiularitatea ochiului la Modigliani. O piele imensă de crocodil, bătută în cuie, întinsă, ridicându-şi crestele blindajului. Lângă ea inscripţia: Please touch. Atingeţi, vă rog! Fotografii în prim plan a unor crocodili din toate părţile lumii, în bazinele cimentate de la intrare – sute de pui. Absolut nemişcaţi, cenuşii precum pământul par reticolul tridimensional al rădăcinilor unei plante uriaşe, rădăcini împletite prin căţărarea imobilizată a animalelor unul peste altul. Culoarea – cenuşiu nămol.

Crocodilul este din două puncte de vedere un stop cadru. Un stop cadru al evoluţiei, un martor viu al unor vremi biologic de mult apuse, o specie supravieţuind printre noii veniţi ai lumii vii.

Un stop cadru al încremenirii; urmărindu-l eşti neplăcut surprins de totala sa imobilitate, ochi deschişi, inexpresivi cu o fantă subţire între pleoape. Pare mort, mineral, nu aparţine lumii vii. Puterea lui este încremenire îndelungată, sfidând puterea ochiului cercetător al viitoarei victime prin puterea nemişcării totale. Încremenirea sa este însă încremenirea resortului comprimat. Nemişcarea se poate transforma în salt fulgerător. Prin toată atitudinea sa crocodilul sugerează implacabilitatea. Este tot atât de bine programat şi implacabil ca şi moartea însăşi. Pânda sa imobilă dă o aură psihologic şi mai paralizantă fricii pe care o inspiră. Este o ameninţare inclusă în peisaj, intarsie „în orb” în policromia vegetalului şi mineralului

Priviţi de aproape ochii îţi dau fiori. Ochi de killer. O privire nemişcată, fără expresie, care trece prin tine. De fapt te ţinteşte foarte exact şi la obiect. Este un echivalent al acelui sentiment neplăcut, parapsihologic în esenţă când te simţi privit din spate printr-o crăpătură, o perdea. Simţi arsura privirii şi nu ştii de unde vine. Ochiul cu pupilă în

felie de pepene pusă vertical vine să-ţi amintească că lupta biologică nu este un element negociabil.

Bazine cu iguane, unele din ele căţărate în pom. Skiperul a mâncat supă din labe de iguană. Se spune că este afrodiziacă, în tot cazul ce este sigur este că are un gust delicios. Alte bazine sunt ochiuri de apă acoperite de alge, parcă presărate cu mărar şi pătrunjel. Prin pânza verzuie asemeni unui ciot răzbate botul cornos alungit cu două nări ridicate şi ochii prezenţi şi imobili. Alunecarea crocodilului este lină, fără învolburarea apei. Un dinamism simulând supunerea pasivă la curent. În Guiness Book printre catastrofele produse prin animale sălbatice – 80.000 japonezi (cifra estimată) mâncaţi de crocodili în timpul campaniei din Burma, cel de al doilea război mondial. Cum s-ar spune crocodilii au făcut o cură de japonezi. Din când în când, foarte rar, câte un crocodil iese din apă prăvălindu-se legănat pe nişte picioruşe scurte, crăcănate. Într-o incintă acoperită cu plasă de să mă cu ochiuri dese un gigant – cel mai mare crocodil aflat în captivitate în India. Lung cât încape şi lat de un metru şi jumătate. Peste falei, depăşind ca un fermuar pielea fălcii opuse dinţi imenşi în trunchiuri de con. Pe fiecare bazin cu reptile mai mari avertisment: „Don't put hands inside”. Nu băga mâna.

În pâlnialăculeţ a unei mici râpe cu vegetaţie – semnul înotatul interzis şi desenul unui cap de crocodil. Probabil că a fost pus după ce un naiv s-a lăsat înşelat de aparenţe. Peste tot foiesc o mulţime de ciori tipic indiene cu ochi viu, interesat şi insolent, mişcându-se cu eleganţa agresivă a unei mahalagioaice ieşită în lume într-o societate ce o depăşeşte oleacă social dar pe care o sfidează. O cioară la care se întâlneşte un amestec ciudat de culori: negru, cenuşiu scrum, maroniul. Nu este cioara gregară şi posacă, de cârd, de la noi ci o cioară individualistă, curioasă, aproape feminină în comportament.

În rezervaţie forfotesc copilaşi de şcoală într-o uniformă albastru spălăcit, cu ochi vii, prezenţi. Sunt puşi

să meargă în şir indian (că de aia-s indieni), fiecare cu mâinile pe umerii celuilalt, conduşi de câteva educatoare în sariuri colorate.

Secundul se bagă şi el în şir cu copilaşii, pune mâinile pe umerii celui din faţă. Lumea râde, atmosfera este decontractat prudentă. Skiperul cu reacţia frust eficientă a marinarului, cu videocamera grea pe umăr vrea să pună dihăniile în mişcare şi excedat şi el de imobilismul de Madame Toussot al unuia îi trage un scuipat pe bot. Cum zidul care-i desparte e prea înalt pentru jigodie, nicio reacţie. Posibil că altfel mai stăteau ei de vorbă şi afla şi skipperul ce au aflat cei 80.00 de japonezi. Lângă circurile de ciment un alt tip de crocodil stă la pândă. Asta ţine de sectorul servicii; servicii ce fiind nesolicitate trebuie insinuate, băgate ca lama de cuţit în broasca noncomunicabilităţii prudente a turistului. Prima chestie este să te lipeşti de alb însoţindu-l cât mai degajat cu putinţă, dându-i explicaţii de care nu are nicio nevoie. Îi arăţi un arbore şi-i spui că e un arbore. Fâsâi şi ţocăi din limbă la crocodili care sigur că nu se mişcă. Nu contează! Tu ai fâsâit pentru domnii. Sari în ogradă şi pocneşte „pahidermul” cu un ciot. Gata, acum chiar că ţi-ai câştigat galoanele. Ţi-ai riscat viaţa, nu-i aşa? Relaţia ta cu sahibii devine de-acum o relaţie de-o viaţă. Smile-ul este larg, ai siguranţa pescarului care a coţat rechinul şi îl joacă în undiţă. Ai prins unghiul de tragere şi obuzul a pornit. Sahib trebuie să bage mâna în buzunar.

Madras

Ce este Madras pentru mine?

Grafismul extraordinar al peisajului indian ritmat de verticala palmierului şi cocotierului. Din cauza soarelui orice oglindă de apă este puternic reflectorizantă; perfect plană prelungeşte imaginea în „color” a peisajului. Un omniprezent efect Taj Mahal, de oglindă.

Vacile umblă liber pe stradă cu coarnele vopsite. Ambele coarne pot fi roşii cu buline albe sau vaca poate să aibă un corn verde şi unul albastru. Vaca este sfântă. Negustorii de fructe sunt vădit înnebuniţi să-şi protejeze

marfa, să nu-şi bage vaca botul să-i sărăcească. Cel mult negustorul va fugi cu fructele dar niciodată nu va respinge vaca la modul explicit.

Peste tot ciori obraznice cu penajul cenuşiu, cu ochiul prezent şi obraznic. Nimeni nu va lovi cioara hoaţă. Tot ce e viu e respectat. Negustorul de clătite căruia cioara i-a furat „pe faţă” marfa, fără să se păzească, fuge cu clătitele nu loveşte cioara cu băţul.

Boii Zebu, o eleganţă asiatică, gât elansat de păun, împing cu cocoaşa cu ajutorul mai mult decât primitivului jug al Indiei – o simplă bară groasă. Coarnele sunt ridicate în sus, în liră, în vârful lor atârnă ciorchini de clopoţei.

Totul este înecat în răgetul de măgar răguşit al moto-ricşelor, tricicle cu motor cu un claxon ca o pară de clismă.

Ricşe, biciclete, ricşe motorete triciclu, căruţe cu roţi înalte trase de boii Zebu cu coarne vopsite... Autobuze vopsite în verde militar, fără geamuri, numai cu ferestre blocate de bare metalice.

Maşini ale poliţiei semănând cu o maşină de hingheri, pe ambele laturi câte un brâu larg de geamuri acoperite de zăbrele din plasă groasă de oţel. Pe cabine sigla „Break down scuard”.

Poliţiştii în kaki se sprijină în bastonul subţire şi lung ca o coadă de mătură bine lustruită. Aici se dă cu băţul.

Citeşte numai şi vei vedea cum trăiesc aceşti oameni:

Pe stradă, pe perete scrie cu Var: Urin strictly forbiden. Urinatul strict interzis.

La restaurant: Sharing not allowed. Interzis să mănânce mai mulţi din aceeaşi porţie.

Pe partea din spate a aproape fiecăreia din norul nesfârşit de biciclete inscripţia: Ipotecat la banca Indiei. La fel şi pe mototricicluri.

E o problemă să mănânci, e o problemă să urinezi, e o problemă să nu trăieşti din împrumuturi de mizerie girând cu puţinul tău de mizerie. Este o problemă acoperişul de deasupra capului.

În central vechi, colonial, al Madrasului la o întâlnire radială de străzi statuia lui Eduard VII al Angliei. Pe

postament în basorelief tronează stema regală engleză în marmoră aplicată şi sub ea deviza: „Mon Dieu et mon droit”. Inscripţia te trimite la lunga relaţie dintre insulă şi Franţa de peste canal, o duşmănie veche care în final s-a stins prin proiectarea uneia spre o vocaţie atlantică şi a celeilalte spre una mediteraneeană şi final continentală. Pe treptele statuii monarhului englez s-au cuibărit într-o vieţuire definitivă copiii mizeriei – oamenii fără de case. Noaptea se izolează ca melcii în găoacea lor – îşi trag peste cap, acoperindu-se complet, un soi de cârpă subţire în chip de pătură; cortina dintre ei şi lumea exterioară. Poţi seara să vezi cum pe treptele unui magazin dorm – mama, tatăl, unul, doi sau trei copii. Uneori cu ei doarme şi câinele familiei. Alăturí, vasele de mâncare. I-am văzut şi când mănâncă. Cu mâna. Nu cunosc şi nu au tacâmuri. Copii născuţi sub semnul blestemului. Oameni din ce în ce mai în plus. În India se practica pe vremuri pruncuciderea. Ca şi în vechea Japonie şi în vechea Palestină. Pe undeva era prevenirea în faşă a unei desfăşurări sigur nefericite. Unde este moralitatea unei atitudini şi unde este moralitatea celeilalte? Greu de spus. În tot cazul acest popor al gangurilor, scărilor, trotuarelor este ca o palmă dată preocupărilor mele de santal wood, albume englezeşti şi alte rahaturi sofisticate. Mizeria este boală grea.

Spectacolul străzii este culoare dar şi suferinţă.

...Oameni goi, cu un aer sălbatic, păr lung netuns, având numai o legătură îngustă pe mijlocul bazinului acoperind mai mult decât sumar ce ar fi de acoperit, băgaţi în mijlocul trotuarului până peste mijloc în gropi înguste de canalizare scot găleţi cu nămol.

...Oameni care cară pe cap greutăţi greu de imaginat şi construcţii aparent imposibil de susţinut.

Cărucioare – targă pe două roţi cu mânere lungi pe ambele părţi. Bărbaţi cu turban alb în jurul capului şi o năframă în jurul coapselor; în rest – nimic. Femei cu sariuri cu buricul în vânt. Tot felul de desene frontale, punctul roşu de la îmbinarea sprâncenelor, ochiul pineal, fiind numai „deschiderea”, modesta bază de plecare. Dungi

longitudinale şi transversale trase cu cenuşă pe frunte. O mare diversitate de cercei pe aripa nasului. Indivizi cerşind, încremeniţi artistic cu mâna întinsă în care îşi ţin vasul de ofrande.

Turbane roşii, păr netuns de o viaţă, ochi fanatici.

Picioare „de lege” scheletice încât mulţimea pare un imens miriapod pe susţineri filiforme.

Enorma mulţime de desculţi.

Tot pavajul este presărat cu petice de mic comerţ: câteva roşii spălate, alături un altul cu câteva cepe, pe o rogojină cămăşi, pe o alta lacăte, adidaşi sau mai ştiu eu ce. Noţiunea orientală de bazar: fagurele de cotloane ale comerţului.

Indivizi care strivesc între două roţi mari dinţate, care par mai degrabă piese de locomotivă decât auxiliare ale unei industrii de răcoritoare, tulpini de trestie de zahăr, asemănătoare unor ciomege de bambus şi care trosnind lasă după trecerea prin supliciu un smoc de fibre ca o mătură stricată în timp ce sucul cenuşiu-albicios se adună în cană.

Piaţa de flori – un culoar cu miros îngrozitor, întuneric în plină zi, lămpi aprinse, miros violent de flori. Florile sunt jupuite şi diversele petale, cu îndemânarea cu care se bagă bobul de orez prins între degete în gură, sunt luate şi fixate în jurul unei aţe învârtite între degete ca suveica. În final iese un puzzle de petale. Ocupaţia florăreselor este jupuirea florilor şi „organizările de petală”. Rezultă conglomerate şi pete de culoare. Micile altare de peste tot sunt o profuzuine a petelor de culoare ale florilor ritmate de focuri, echivalent al lumânărilor noastre. Ce este lumânarea noastră dacă nu o preluare peste secole a venerării lui Agni al indienilor şi un à-propos la zoroastrism?

Jupuitorii de flori creează mozaicul parfumat şi policrom al unei realităţi rupte de suportul ei iniţial. O orgie de mirosuri, culori şi forme artificiale. Este curios cum hinduismul, religie în bună parte animistă sau incomplet ruptă de originile ei animiste se refugiază în

asemenea măsură în artificial în ceea ce priveşte floarea. Japonezul nu ar fi făcut niciodată aşa ceva. Pentru el floarea este o realitate în sine. La japonez acumulările nu sunt în obiect (crearea artificială de obiecte) ci în posibilităţile de multiplicare ale obiectului prin schimbarea unghiului de vedere.

Secundul nostru, Cârmii Sarea filmează bazarul ca pe o colecţie de entomologie. Ţinteşte indivizi cu obiectivul de la mică distanţa, fără să ceară voie. Masiv, ars de soare, un aspect de scandinav cu pielea roşie, păr până la umeri legat cu o bandă ce trece pe frunte, pantaloni scurţi de blug, sigur pe sine, înfipt, cu o faţă de „las să curgă" nu trezeşte nicio obiecţie deşi se imixtează evident în viaţa acestei comunităţi. Mai mult, toţi râd, fac mutre în vizor. Comandantul crede că „sunt naivi ca nişte copii". Poate. La unele întrebări indianul îţi răspunde cu un zâmbet ambiguu, clătinând rar şi sceptic din cap. Nu sunt chiar atât de naivi. Parţial, dacă nu în principal este sindromul „Bancnotei de un milion de lire sterline" descris de Mark Twain. Cu o sculă de 2000 de dolari pe umeri singurul sentiment pe care îl trezeşte Cârmii în această lume este respectul. Extratereştrii între noi! Drumul lui este întreţesut de exclamaţii repetate – uşor descoperire, uşor afirmaţie – VIDEO!

Hinduism şi creştinism. Ramakrishna şi Vivekananda

„De îndată ce vei găsi echilibrul în lumea ta interioară, îl vei găsi şi în lumea exterioară".

Shri Ramakrishna

„Cele mai mari adevăruri au fost uitate tocmai din cauza simplităţii lor".

Swāmi Vivekananda

„Dumnezeu speră că dragostea va construi templul său iar omul nu va aduce decât pietrele acestuia".

Rabindva Nâth Tagore

Fot să reunesc cea mai mare dragoste cu cea mai hotărâtă opunere răului".

Mahatma Gandhi

Hinduismul este denumirea unei împletiri vag definite de culte şi credinţe împărtăşite de majoritatea populaţiei din subcontinentul indian. Este un fel de federaţie religioasă a cărei caracteristici definitorii sunt acceptarea sistemului social bazat pe caste, dominaţia religioasă a brahmanilor a căror limbă sacră, sanscrita este vehiculul scripturilor şi a altor texte sacre. Unele din aceste texte, imnele vedice, aparţin mileniului doi înainte de Cristos şi exprimă cultura arienilor ce au invadat India prin nord-vest pe la 1500 înainte de Cristos. În secolele 8 – 4 înainte de Cristos au fost scrise Upanişadele, text misterios. Upanişadele, mângâierea vieţii lui Schopenhauer, sunt considerate Noul Testament al lumii hinduiste. Peste încă patru secole a fost compus un alt text fundamental Bhagavad Gīta, Cântecul stăpânului.

Hinduiştii cred în marii zei Vishnu şi Shiva ca o cale alternativă de reprezentare a Fiinţei Supreme şi acceptă credinţa în renaştere sau reîncarnare. Este o religie ce nu recunoaşte un întemeietor uman, textele sacre fiind considerate ca provenind de la absolutul divin aflat în legătură directă cu omul. Religie ambiguu structurată putând apărea în acelaşi timp ca politeistă, panteistă, animistă ba chiar şi monoteistă. Monoteist hinduismul poate fi prin extraordinara capacitate de focalizare devoţională temporară. Unii îşi pictează sau tatuează tot corpul cu numele zeului ales, recită zilnic litanii zeului, practică denumită sahasranama, adică „cele o mie de nume”. Civilizaţia indiană este o unitate bazată pe o extremă diversitate de rasă, limbă, obiceiuri şi religie, diversitate ce conferă extrema vitalitate a acestei lumi.

Care este numitorul comun al hinduismului în jungla de credinţe şi superstiţii ce îl alcătuiesc? După Will Durant acesta este cultul zeilor Shiva şi Vishnu, închinarea la Vede, texte sacre, la brahmani şi la vaci şi Mahābhārata şi Rāmāyana considerate nu ca epopei cu valoare literară ci ca scrieri sacre cu caracter secundar. Divinităţile şi dogmele Indiei au încetat treptat să fie cele ale Vedelor. Hinduismul reprezintă într-o oarecare măsură triumful

Indiei indigene şi dravidiene asupra arienilor sosiţi aici în epoca Vedică. Hinduismul este după Durant o filosofie de sclavi, o raţionalizare a oboselii, o religie transformată într-un simplu cult de idoli şi degenerată într-un ritualism pur tradiţional în care forma este totul iar substanţa este nimic. Hinduismul propovăduieşte asceza şi renunţarea, purificarea şi trăirea „în sacru”, reculegerea până la absenţă faţă de viaţă înconjurătoare.

India este un subcontinent alcătuit din sol african migrat şi alipit Asiei de care este despărţit prin bariera munţilor Himalaya. Este un teritoriu izolat care poate fi invadat doar pe două căi – prin nord-vest şi pe mare. Din nord-vest au venit arienii şi mai târziu musulmanii care au creat imperiul mogul pe solul Indiei. Islamul este o religie monoteistă intolerantă, bazată pe prozelitism şi care a lovit în timpul imperiului mogul viaţa tradiţională a Indiei. Tensiunile sângeroase dintre islamism şi hinduism se manifestă şi astăzi în viaţa acestei ţări.

În secolul XIX şi XX, pe mare au venit englezii ce au devenit succesorii imperiului mogul. Când după marea răscoală indiană Compania comercială a Indiilor de Est a devenit Imperiu Britanic, când administraţia, ideologia şi creştinismul s-au ciocnit cu tradiţiile milenare ale Indiei nu s-a produs o catastrofă ci o îmbogăţire a doua lumi – a Indiei şi a lumii albe. Figuri cheie a acestui proces de la sfârşitul secolului trecut au fost Ramakrishna şi elevul său Vivekananda. Ramakrishna era un brahman din Bengal, Godadhar Chatterji, care s-a născut în 1836 lângă Calcutta, oraş în care a şi murit în 1886. Şi-a luat numele de Ramakrishna prin asocierea lui Rama, una din cele trei încarnări ale zeului Vishnu considerate ca eroi şi de la Krishna, o altă încarnare a lui Vishnu, zeitate din marea Bhagavad Gīta. Ramakrishna nu avea educaţie europeană şi nici măcar o cultură tradiţională indiană prea solidă. Dar era un geniu spiritual, care a avut viziuni şi le-a propovăduit, un gura cu o excelentă înzestrare dominat de ideea unităţii omenirii şi o capacitate ieşită din comun de a convinge prin simboluri, parabole şi istorioare.

Pătrunderea Europei în jungla parfumată şi deseori nedreaptă a lumii hinduiste a fost o sfidare a lumii sfinte pluraliste, practic politeiste, a sistemului castelor, o sfidare adusă de ştiinţa şi de şcolarizarea europeană a elitelor indiene. Ramakrishna în timpul experienţelor sale mistice a avut viziunea lui Mohamed şi a lui Iisus Cristos ceea ce l-a dus la convingerea unităţii de esenţă a religiilor lumii.

Ideile sale au fost expuse în celebra „Evanghelia lui Sri Ramakrishna". Toţi zeii din lume Cristos, Yahweh, Allah, Tao, Vishnu, Shiva au aceeaşi semnificaţie, exprimă aceeaşi realitate. Creştinismul, exclusivist şi misionar, a lovit India în gol. India l-a acceptat ca o parte a întregului, privind realitatea religioasă mult mai extins. „Cristos este mesagerul. Dumnezeu omniprezent al universului nu poate fi văzut de către noi până nu este reflectat de una din măreţele torţe ale universului: profeţii, oamenii-zei, încarnările, toţi cei în care S-a scoborât Dumnezeu. Mesagerul a venit pentru a arăta Calea, pentru a arăta că Spiritul nu este în forme, nu este încifrat în încâlcite probleme filosofice. Mai bine să fii neştiutor, mai bine să nu fi citit nicio carte. Pentru salvarea ta nu e importantă nici bogăţia, nici puterea, nici măcar cunoaşterea. Tot ce este necesar nu este decât puritatea. Fericiţi cei cu inima curată căci ei îl vor vedea pe Dumnezeu. Tot ce s-a produs odată în Natură trebuie să se fi produs înainte şi se va produce cu siguranţă în viitor. Nu există nimic în Natură care să nu fie supus legii şi asta înseamnă că tot ce s-a produs odată trebuie să continue şi să fie o continuare. Vom găsi deci pe Dumnezeu nu numai în Iisus din Nazaret dar în toţi marii Maeştri care l-au precedat, în toţi cei ce au venit după el şi în toţi aceia ce vor urma să vină. Adoraţia noastră este liberă şi fără hotare. Totul este manifestarea aceluiaşi Dumnezeu fără de hotare. Toţi sunt puritate şi lipsa egoismului. Toţi au luptat şi şi-au oferit viaţa pentru noi, bieţii oameni. Omagiem pe toţi Profeţii trecutului de la care am moştenit învăţăturile şi viaţa oricare ar fi rasa, ţara şi credinţa lor. Omagiem pe toţi cei ce vor veni în viitor, Zei vii pentru a trudi fără egoism

pentru urmaşii noştri” scrie Vivekananda.

Hinduismul este tolerant, nepăsător, pluralist ca viziune, poate fi orice pentru oricine fără a eşua într-o realitate unică. Această ideologie, susţinută de Ramakrishna şi Vivekananda implică toleranţa şi a fost continuată, generând-o până la un punct, de atitudinea morală hipertolerantă a lui Ghandi.

Gandhi a fost pentru construirea acestei noi lumi indiene un sfânt itinerant iar Vivekananda a fost un chrisostom, o gură de aur, un propagandist cu un uluitor simţ al verbului.

Vivekananda, nume religios a lui Narendranath Datta, a trăit numai patruzeci de ani. S-a născut şi a murit la Calcutta. L-a întâlnit pe Ramakrishna în 1880, cu şase ani înainte de moartea acestuia. A petrecut apoi şase ani retras în Himalaya. El a fost pentru maestrul său ce a fost Sfântul Paul pentru Cristos. Un element fundamental al hinduismului este setea neostoită de a afla Adevărul ultim şi de a-l trăi. Din mileniul patru înainte de Cristos şi până astăzi în India a existat un şir neîntrerupt de înţelepţi şi profeţi a căror viziune spirituală a fost reunită sub semnul unui concept suprem dharma. Dharma este un termen de netradus. El nu poate fi sugerat decât prin perifraze. El semnifică baza însăşi a vieţii, cu toate modurile şi cu toate transformările sale. El se referă mai ales la realitatea fudamentală în care şi prin care tot ce reprezintă lumea formelor şi aparenţelor îşi primeşte propria sa semnificaţie şi valoare. Cele două stele îngemănate Ramakrishna şi Vivekananda au urcat pe cerul furtunos al gândirii hinduse într-un moment de criză acută. Societatea se dezintegra printr-o evoluţie abuzivă a sistemului castelor, o şesime din populaţia Indiei era „paria”, cei excluşi, cei „de neatins”, o aristocraţie intelectuală hibridă pierdea orice contact cu India reală. O contribuţie caracteristică a gândirii hinduse în spiritualitate, religie, artă, literatură a fost geniul sintezei. Cei doi au descoperit formula prin care dharma individului pe calea perfecţiunii pe plan transcendental poate fi armonizată cu dharma individului ca unitate într-

un grup social. Iar pentru noi, non-indienii, non-hinduişti, Ramakrishna şi Vivekananda au deschis calea spirituală a recunoaşterii demnităţii persoanei umane, înţelegerea că în persoana umană sunt concentrate toate forţele divine.

În 1893 la Chicago în Statele Unite s-a întrunit Parlamentul mondial al religiilor. Patru mii de delegaţi s-au adunat în jurul marilor personalităţi religioase reprezentând culte din toată lumea. O figură centrală a acestei reuniuni a fost Vivekananda. El a început o activitate misionară ce a dus la răspândirea hinduismului în Occident. Practic la Chicago în 1893 a fost întâlnirea decisivă a lumii albe cu hinduismul şi cu budismul Zen. Vivekananda a înfiinţat misiunea Ramakrishna sau Societatea Vedanta. Vedanta, cuvânt sanscrit, textual – sfârşitul vedelor – se referă la Upanişade considerate ca sfârşitul vedelor atât cronologic cât şi figurat ca esenţă a acestora. La Calcutta, Ramakrishna Mission Institute of Culture se ocupă de promovarea înţelegerii internaţionale şi interpretarea moştenirii culturale a Indiei. Sediul misiunii Ramakrishna este la Calcutta la Belur Math. Clădirea arată – în funcţie de punctul din care este privită – ca biserică, moschee sau templu. Este o clădire cu o arhitectură unică ce simbolizează credinţa universală a congregaţiei sale. Tot la Calcutta pe malul Hoogliului, braţ al Gangelui, este şi Darkineshvar Temple, templul zeiţei Kali, locul unde prin meditaţie Ramakrishna şi-a dobândit viziunea spirituală.

Darkinesvar, Calcutta

Darkinesvar, Calcutta, locul iluminării lui Ramakrishna. Suntem în picioarele goale. Pantofii şi ciorapii i-am lăsat la intrare, în maşină. Dacă noi am luat de la indieni apa sfinţită, musulmanii au luat descălţarea. Descălţarea care poate atinge uneori absurdul ca mod de venerare a unor locuri dedicate: la Madras, pe malul mării, în parcul dedicat memoriei primului ministru al statului Tamil Nadu, stat sudic al confederaţiei indiene, nu ai voie decât cu picioarele goale. Probabil datorită faptului că în parc se află statuia ministrului. La intrarea în complexul

monastic-avertisment: „Păzeşte-ţi buzunarele. Hoţii sunt peste tot". Într-o aripă a clădirii camera lui Ramakrishna. Nu ţinem neapărat să o vedem dar însoţitorul nostru, agent de vapor, deşi comunist convins spune cu ochii ieşiţi din cap:

— You d'ont want to see Ramakrishna bed? Nu vreţi să vedeţi patul lui Ramakrishna? Ei, chiar atât de nesimţiţi nu suntem. Deşi e coadă la intrare sigur că suntem nerăbdători să-i vedem patul. Pe jos, în cameră, o mulţime de oameni aşezaţi turceşte, cu ochii închişi. Faţa le este suptă în extaz meditativ, înclinată lateral la patruzeci şi cinci de grade. Parcă decolează într-o rână. Zborul extazului! Ideea tradusă ca durere fizică, răvăşirea expresiei prin simţire, îngheţarea pe notele supreme ale vibraţiei. Un demonstrativism? Pare. Dar nu este. Trăire pură, sinceră, violentă. Filmatul interzis. Pe un perete chipul lui Ramakrishna. O faţă ascetică, suptă, intersexuată. Lângă el Vivekananda.

Douăsprezece capele închinate lui Shiva sunt dispuse într-un lanţ perpendicular pe apa Hoogliului, braţul de Gange care străbate Calcutta. În fiecare, înăuntru sau chiar în faţa intrării câte un lingam. Lingam este simbolul falic al lui Shiva. În sanscrită lângă înseamnă simbol. Mai pe româneşte simbolul falic este un suleandru imens de piatră sau metal, cu coroniţe de flori pe gât şi uns cu unt. Că untul fiind de la vacă este şi el sfânt. Simbolul falic este prezent şi în străfundurile culturii arhaice a pământului numit astăzi românesc. La dansul căluşarilor cel ce conducea flăcăii, maestru de ceremonii, avea în mână un baston cu măciulie, însuşi organul. Iar când Brâncuşi a construit Coloana Infinitului la Târgu Jiu în timpul prim-ministeriatului lui Tătărăscu, ţăranii locului – reflex colectiv de reactualizare a memoriei arhaice – au denumit coloana „Sula lui Tătărăscu". Lingamul este un simbol al fertilităţii într-o lume flămândă, ameninţată de foame, o lume de agricultori la care repetarea anotimpurilor era repetarea obsedantă a întrebării „vom mânca sau nu vom mânca". Lingamul nu este monumentul arhaic al

sexualităţii este monumentul arhaic al foamei.

Shivaismul pare a fi cea mai veche religie a lumii. Se pare că se practica încă în timpul civilizaţiei Mahenjo-Daro. Mahenjo-Daro, civilizaţie de pe valea Indului, cu o vechime de 6.000 de ani, care a atins apogeul acum 3.000 de ani, dispărând în secolul III înainte de Cristos. A fost după unii inspiratoarea civilizaţiei protosumeriene din Mesopotamia. Mohenjo Daro era o civilizaţie ce ocupa un teritoriu cât Egiptul şi Mesopotamia la un loc. O civilizaţie care era la apogeul ei când pe valea Nilului Keops îşi construia piramida. Se pare... „Cunoştinţele noastre despre trecut nu sunt decât o lacună din vasta noastră ignoranţă” scrie Will Durant.

Shivaişii îşi pictează orizontal sprâncenele cu cenuşă din brânză de vacă. Vaca este animalul sfânt. Tot shivaiştii poartă lângă fixată de braţ sau de gât. Pentru hinduist viaţa ca şi universul trece prin trei faze succesive: creaţia, conservarea, distrugerea. Ca atare Divinitatea îi apare sub trei forme diferite: Brahma – creatorul, Vishnu – conservatorul şi Shiva – distrugătorul. Hinduiştii numesc acesta „Trimurti” – „cele trei aspecte”. Parcă am mai întâlnit noi undeva Sfânta Treime? Devoţiunea populară se împarte între ultimii doi zei. Brahmanii, casta religioasă, totdeauna prudenţi, urmaţi de majoritatea populaţiei, onorează egal pe cei doi zei. Shiva, denumire sanscrită, este un eufemism. Shiva înseamnă „favorabil”. Zeul este de fapt distrugătorul general. Orice naştere este o crimă capitală care va fi pedepsită prin moarte. Niciun popor nu a conceput cu atâta seninătate ca indienii caracterul schimbător al formelor şi imparţialitatea naturii. Indianul ştie că răul contrabalansează binele şi distrugerea merge în pereche cu creaţia. Templul de la Darkinesvar este templul zeiţei Kali. Cele douăsprezece capele ale lui Shiva nu se află întâmplător în ansamblul templului lui Kali. Energia creatoare a lui Shiva (distrugătorul!), într-un univers perpetuu pe cale de a se crea, desface şi recrea, denumită „shakti” est personificată prin soţia lui Shiva – Kali (denumită şi Parvati, Uma, Durga). Kali este un idol

negru cu gura mare şi limba afară. Ornată cu şerpi Kali dansează pe un cadavru. Faţa şi pieptul îi sunt acoperite cu sânge. Are un colier de cranii. Cerceii săi sunt oameni morţi. Kali are patru mâini. Două dintre mâini poartă o sabie şi un cap tăiat. Celelalte două mâini sunt întinse într-un gest de binecuvântare şi protecţie. Kali-Parvati nu este numai regina morţii şi a distrugerii ci şi zeiţa maternităţii. Ea poate fi tot atât de bine tandră ca şi crudă, poate surâde dar poate şi ucide.

Mergem, simţind plăcerea pământului sub talpa goală, să vedem banianul sub crengile căruia s-a iluminat – după o îndelungă meditaţie – Ramakrishna. Banian este un arbore tipic indian. De fapt este o preluare a unui cuvânt tamil, vaniyan, negustor, pe care portughezii, cei ce au văzut primii arborele şi l-au comunicat Europei, l-au schimonosit în banian. De ce negustor? La umbra frunzelor sale se făcea probabil negustoria. Căci banianul este prin excelenţă în această ţară toridă un arbore al umbrei. Este un smochin ale cărui ramuri emit rădăcini aeriene ce coboară până la sol unde se dezvoltă dând arborelui sprijin şi hrană. Nu departe de noi este grădina botanică a oraşului, cea mai veche grădină botanică din India (1786). Atracţia majoră a grădinii botanice este cel mai mare banian din lume; vechi de 200 de ani, 600 de rădăcini aeriene, ramuri ce se întind pe o suprafaţă de 400 de metri pătraţi. O aglomerare de trunchiuri paralele şi rădăcini aeriene ce se înfig de sus, din crengi, în pământ ca nişte odgoane de ancorare. Alături luceşte apa Hoogliului. Arborele este înconjurat de o plasă de sârmă. Pe crengi maimuţe în libertate, hrănite de oameni cu felii de castravete şi alte drăcovenii, care de care mai dichisite. Doar sunt maimuţele de pe arborele sub care s-a iluminat sfântul! I se atrage comandantului atenţia să nu se apropie prea mult cu videocamera de ele; pot să i-o smulgă. Maimuţele cenuşii au păr scurt, coadă lungă solzoasă şi ochi vicleni, enigmatici şi transparenţi de om bătrân. Ochii dau acestor „umanoizi” licenţiozitatea unor pitici libidinoşi. Dacă nu ar fi ochii ar fi o caricatură a omului.

Ochii însă le dau nişte dimensiuni psihice cu mult mai neliniştitoare, un fel de Daumier colţ cu Hyeronimus Bosh. În afara plasei de sârmă, chiar lângă oameni, o maimuţă bătrână cu un abdomen imens, ascitic, îşi roade castravetele. Capre care umblă libere. Ciori. Indianul este semenul animalului. Căci animalul este o creatură. Dacă există identitate între suflet şi Dumnezeu omniprezent – Ramakrishna a declarat – calea salvării constă să servim creaturile văzând în ele încarnarea Creatorului. El a înlocuit preceptul hinduist Jâver daya „Compasiune pentru toate creaturile” cu Jâver

Sheva „Servirea Domnului prin toate creaturile sale”. Totul e suflet şi omul şi animalul. Nimic nu este deasupra căci totul este una.

Peste tot secara şi ciocanul. Calcutta este un stat condus de comunişti, între maşinile parcate fac chetă doi activişti cu o hârtie „seceră şi ciocan” prinsă în piept. Trecut şi prezent? Nu se poate spune. Pur şi simplu simultaneitate. În buza complexului monastic hindus o casă de rugăciuni iudaică. Arhitectură caracteristică, steaua cu şase colţuri, pe acoperiş, sub cornişe. Întâlnirea credinţelor la capra podului. Exact ca în învăţătura lui Ramakrishna, monahul practic analfabet de la templul lui Kali iluminat sub banianul acum invadat de maimuţe. Nu îţi trebuie ştiinţă, îţi trebuie puritate. Ne încălţăm. Drumul de întoarcere îl facem printr-o Calcuttă răvăşită de sărăcie, case-case-case, totul cotropit ca de o masă lichidă de micul comerţ stradal. Iată în sfârşit şi K.P. Dock. Vaporul, uşurat de fiare, marfa noastră a fost descărcată în sfârşit, s-a înălţat brusc din apă. Descărcarea s-a terminat. La noapte, când fluxul va creşte adâncimea apei, ieşim pe fluviu.

Coteţari şi pricopsenii

Marinarul român cumpără mult, prost şi ieftin. Marinarul român este un micro-angrosist de marfă de proastă calitate, aceeaşi pentru majoritatea echipajului. Ce se caută în ţară, incintă închisă până în 1989 oricărei diversităţi şi doritoare de „altceva”?

...Românul nostru lua orice, numai să fie scris „Made

in West”. Şi bântuia moda ca epidemia de gripă: întâi cu carpetele, tot omul voia să aibă carpetă, pe urmă bluze cu fir, pe urmă fardurile. Nu era greu de ştiut ce se caută în ţară şi ce poţi trânti acolo unde te duci. Două-trei voiaje şi te orientai. Dar mai erau necesare două condiţii cadru. Reţeaua – să procuri en gros ce se cerea – maiouri „de Casablanca”, maiouri chinezeşti care mergeau bine în Maroc, sau două geamantane cu spray-uri pentru indieni, sau o mie de pălării pe care le dădeai la egipteni cu cinci lire bucata – procurat, băgat în port, loc de ascuns, scos din port, vândut cu amănuntul. Era şi asta o industrie…

Al doilea element – protecţia: dacă te prindea să nu păţeşti nimic sau să scapi ieftin „lasă-l că e băiat de-al nostru, avem nevoie de el”. Trebuia să cultivi relaţii, să câştigi, să plăteşti, să te învârţi precum calul în manejul circului. Obositor, nu oricine poate.

Marfa se ia de la „Vasile” negustori specializaţi în acest tip de comerţ cu românii, care au învăţat şi ceva româneşte şi sunt grijulii să umple cât mai eficace această nişă specifică „românească” a legii cererii şi ofertei.

Găseşti pe „Vasile” la Singapore, Bangkok, Bombay, Casablanca…

În comerţul lui de semiengros, un engros al promiscuităţii, cu marinarul român, „Vasile” de pe orice loc al mapamondului va căuta să arate cât mai jalnic. Să fie „coteţar”, un magazin cât mai coteţ. Căci cu cât evoluezi de la coteţ la pricopsenie te arde fiscul. Vinzi pantofi? Ai un impozit. Vinzi pantofi într-un magazin care are şi încălţător, adică „facilităţi”? Plăteşti matale alt impozit. O, dacă ai şi o oglindă!… Alt nivel de impozit. O excepţie o reprezintă Singapore, unde pământul atât de drămuit de Dumnezeu al insulei este scump şi atunci coteţul se dărâmă şi în locul lui va apărea un supermarket, beton şi sticlă unde vei căpăta şi dumneata, proprietarul, o boxă. Oricum în Singapore rege nu e micul angrosist – marinar român ci rusul şi coteţurile şi princopseniile în devenire se numesc „Volga”, „Odessa”, „Neva”… Adevăratul coteţ l-am văzut însă la Calcutta.

„Magazinul" este de fapt un cufăr înalt, pus pe latura scurtă în picioare căruia îi lipseşte peretele din faţă. Este aşezat pe „labe", picioare înalte ce îl transformă într-un magazin lacustru. Calcutta în perioada musonilor devine un lac, o pânză de apă. Mărfurile strâns aşezate înăuntru una peste alta alcătuiesc un perete compact, un fel de mozaic bizantin de bunuri ieftine. Atât de strâns aşezate încât niciun obiect nu există în sine ci este numai o componentă a unui tablou continuu policrom. În mijlocul acestui puzzle comercial, în ladă, ocupând un spaţiu miniscul prin plierea picioarelor sub fund trunchiul vânzătorului ce pare un păianjen păzindu-şi ţesătura pânzei colorate de mărfuri.

Maşina

— ştii care e deosebirea între un ofiţer mecanic din flotă şi un tractorist de la uscat? Tractoristul e mult mai curat.

Mircea „Sindicat", ofiţer III mecanic nu glumeşte. E pornit, revoltat pe soartă.

— O groapă ecuatorială. Dacă afară sunt 35° în maşină sunt 45°!

— În maşina asta totul e mâncat de rugină. Un pas calci pe tare un pas calci pe moale.

Ia să văd şi eu ce e cu maşina asta că mă întâlnesc zilnic pe vapor cu mecanicii şi nu ştiu de fapt de unde vin ăştia. Îmi place mie pe puntea de comandă dar eu nu sunt puntist, sunt doctorul întregii suflări de pe navă.

Aşa că mă hotărăsc să fac un cart de noapte în camera de comandă a maşinii şi împreună cu motoristul de cart un tur de inspecţie de jos, de la cota miijps paisprezece metri până sus la coş, la schimbătorul de căldură. Impresia este a unei călătorii cu submarinul. Eşti mult sub nivelul apei, în caz de coliziune dacă gaura este mare nu apuci să ieşi. Dacă gaura este mică apuci să porneşti pompele de santină. Vaporul nu merge fără aer şi fără abur. Deci fabrica asta are compresoare şi caldarine. Totul se bazează pe injecţie (combustibil), ungere, răcire. Ai de urmărit patruzeci-cincizeci de parametri –

temperaturi, presiuni, turaţii. Toate au în caz de nereguli semnalizare acustică şi optică. Cam fiecare piesă este dublată. Dacă se strică o pompă poţi folosi alta, cu o altă destinaţie iniţială. Unele semnalizări sunt defecte, anulate în comandă şi trebuie să te duci periodic la agregat – să vezi care-i treaba. Automatizarea la români este de 20 – 30%, la navele moderne ale altora cam de 97%. Românul este specialist în reparat cu condiţia să aibă piese de rezervă. De multe ori – de obicei – nu are.

— Una din marile plase sunt navele închiriate. Ai de exemplu, cum avem noi acum, soia. Asta e marfa perisabilă. Dă-i bice că dacă se strică răspunzi în caz că nu ai ajuns la timp. Şi apoi fugi din nou după marfa. Nu ai timp să repari. Şi se adună aşa cârpăceală peste cârpăceală, bandaj peste bandaj, caplama este caplama până odată, cade. Cade şi nu se mai ridică.

...Mineralierele astea de 65.000 – 55.000 de tone care sunt acum cerealiere, ca al nostru, se reîntorc la vechea demnitate. Proiectul este portughez, cumpărat, şi era de cerealiere. Trebuia să le facem pentru nu ştiu cine şi final, când începuse construcţia, grecul care le-a comandat a cancelat. Grecul a luat o bucată din seria asta, a exploatat vaporul cât încape, iraţional. Apoi a cancelat contractul pe baza unor pretexte introduse din capul locului ca un virus în contract. Şi-a făcut interesul, iar românii au rămas ca întotdeauna cu buza umflată. Nu e singurul caz. „Târgurile” sunt vapoare curios construite, cu o cocă îngustă de vas militar, cu stabilitate proastă, făcute se pare pentru indieni, pentru condiţiile din lagunele lor.

Tot aşa, vase refuzate, rămase în braţele Navromului.

Oricum o navă făcută pentru străini şi refuzată mai merge dar o navă construită din capul locului pentru români e un jaf şi o crimă.

Trăind în căldură, în viermuiala de ţevi, motoare, motoraşe, pompe, omul de la maşină păţeşte ca vieţuitoarele lumii subterane a peşterilor. Vieţuitoare la care dispar o serie de organe şi se dezvoltă excesiv altele.

— Şeful mecanic vine acasă după opt luni de voiaj.

Vrea să doarmă o oră, două dar nu poate. Linişte. Până la urmă îi spune nevestei: „Ia treci după uşa de la sufragerie şi fă ca Principalul”. Motorul principal.

Ofiţer de punte

Un ofiţer de punte după absolvirea facultătii creşte în trei puseuri (fiecare după examene destul de grele şi stagii pe funcţia precedentă): ofiţer trei, ofiţer doi, căpitan (secund).

Şi dacă are noroc, perseverenţă şi capacitate înfloreşte în suprema realizare: devine comandant, pe englezeşte master adică stăpân.

Care din aceste posturi este cea mai comodă?

Este greu de spus.

Se spune că înţeleptul Iţic, de la care avem atâtea de învăţat privind nuanţele actului existenţial, a făcut cerere de plecare din ţară în anii „aceia”. L-au convins, l-au şicanat, l-au bătut dar în final l-au chemat să-i dea paşaport.

— Numai spune tovarăşul Iţic unde pleci ca să-ţi trecem în paşaport.

— Eu vreau numai să plec.

— Nu se poate, trebuie să spui unde.

— Daţi-mi un glob pământesc…

După ce îl suceşte o oră în mână Iţic întreabă îngrijorat:

— Alt glob nu aveţi?

Nu-i aşa că e minunat să fii ăl mai mare, comandant? Iată ce mi-a declarat un secund:

„Numai un inconştient poate fi comandant. Că e capabil sau nu e o altă poveste. Dar trebuie să fie inconştient. Că altfel nu rezistă psihic, înnebuneşte. Răspunderea e imensă. Uite numai acum că suntem în Golful Suez, închipuieşte-ţi că se blochează cârma şi intrăm peste o platformă petrolieră. Refuz să mă gândesc la o chestie din asta”.

În afară de comandant toţi ofiţerii de navigaţie fac cart. Stau pe comandă de câte două ori patru ore în 24 de ore. Jumătate ziua, pe lumină, jumătate pe întuneric, cartul

de noapte. Fără sâmbete, fără duminici, fără sărbători.

Să fii secund? Secundul, căpitanul e un nenorocit. Răspunde de marfă, de încărcare. Vaporul e o magazie imensă care cară dintr-un loc în altul. Cel ce încarcă vrea să te fure, cei ce descarcă la fel şi dacă marfa e interesantă pentru echipaj, cine ştie... în plus în magaziile astea nu trebuie să încarci oricum căci încărcarea trebuie să respecte legile de flotabilitate ale navei. E o ştiinţă întreagă. O ştiinţă este şi fixarea mărfii, amararea. Şi dacă o ia la plimbat pe furtună, ăla eşti.

Odată intrigat că secundul cu care navigam, altfel intelectual bine instruit, îşi împărţea timpul între cart şi dormit, de băut bea cu mare măsură, m-am mirat:

— Tu chiar nu citeşti nimic?

— Eu pe vapor nu pot citi nimic. Nu-mi stă gândul. Pentru că oricând se poate întâmpla orice. Să se rupă vaporul în două. Sau să ia foc. Noroc că aici pe vapor merge bine încălzirea! Altfel s-ar fi băgat în priză la cabine tot felul de porcării. Odată pe vaporul pe care eram a luat foc bucătăria. Melamina asta care acoperă pereţii arde ca la balamuc. Nu mi-e de aşa-zisele valori materiale. Mi-e de oameni. Şi pentru cam toate problemele ce ţin de punte răspund eu. Aşa că cu cititul...

Ofiţerul trei este hârţogarul navei. Răspunde de toate hârtiile, bate la maşină de înnebuneşte (că doar nu are dactilografă la bord), se ocupă şi de cambuză. Nici ăsta nu are o viaţă prea dulce. Parcă cel mai bine ar fi să fii doi. Doiul răspunde de navigaţie. Dar ăsta manipulează banii (şi nu e plăcut să fii casieră) şi în plus are „cartul câinelui” de la miezul nopţii la patru dimineaţa. Ia încearcă să faci zilnic treaba asta...

Cu navigaţia este şi aici o poveste cu cântec. Navigaţia este navigaţie.

...Ştiu eu pe unul, băiat bun, acum e comandant. Era ofiţer doi, comandantul nu-l înghiţea, l-a trecut pe post de trei şi a băgat treiul în locul lui. Ştii ce a făcut omul? A pus vaporul pe uscat. Că cel care l-a înlocuit a trasat drumul peste o zonă cu fund de nouă metri. Comandantul nu a

verificat. Şi noul trei a făcut pe prostul. „Aşa e trasat drumul, aşa îl duc”. S-a uitat el şi a văzut că e fund nisipos şi dacă te pui pe uscat după ce te debalastezi, te ridici. Dar le-a făcut-o.

A

Ofiţer de navigaţie este o muncă foarte tracasantă. În port vii în contact cu tot felul de oameni care Vor, cer, verifică.

Toate regulile nu pot fi îndeplinite. Eşti mereu la mâna unora. Între altele pentru că eşti sărac şi vapoarele noastre sunt o veşnică improvizaţie şi o tendinţă de a o mai lungi şi dacă se poate a o mai lungi şi peste poate. În plus orice instrucţiune nu poate fi riguros executată.

În meseria asta eşti liniştit numai când navighezi pe mare şi marea e bună.

Chemarea Mării

Georgică este mecanic unu. Post mare, profesional echivalent cu cel al secundului pe linie de navigaţie. Al doilea om după şeful mecanic. Meticulos, conştiincios. Bun meseriaş.

— Doctore, când am terminat institutul mi s-a propus în armată un loc bine plătit, de inginer electronist. Bun de tot. Chit că eu am făcut mai mult electromecanică. Dar l-am refuzat. Am plecat pe mare.

— Voiai să vezi lumea?

— Nu, voiam să-mi iau o combină muzicală. Şi am înţeles că la uscat nu voi putea niciodată să-mi iau una cum vreau eu. Nici nu aş fi avut bani, nici nu se aducea aşa ceva. Şi pe urmă mie îmi place să aleg eu, să pun mâna, să pipăi. Când mi-am luat combina nu am dormit o noapte de fericire. Dar ce sculă am, nu-ţi închipui!

Tibi şi Ciobi

Unul dintre colegii mei a dezvoltat odată o teorie personală şi şocantă. La orice nivel social te-ai referi proporţia între prost şi deştept se păstrează.

— De când m-am mai ridicat în picioare şi am devenit conştient m-am prins că optzeci la sută din colegii mei sunt tâmpiţi. Din grădiniţă m-am prins. Dar să ştii că am

urmărit atent problema: proporţia asta s-a păstrat şi la liceu şi în facultate. Şi uite şi aici la noi la spital. Oricum nu am nicio şansă să ajung academician dar cred că şi la Academie tot proporţia asta funcţionează: optzeci la sută tâmpiţi.

Colegul meu nu mi-a explicat niciodată în care din cele două categorii se autoincludea iar eu nu am avut umorul să-l întreb. Mai târziu cercetând studii de psihologie am constatat că se afla în dublă eroare. Pe de o parte calitativă. Noţiunea de normal este o noţiune derivată din statistică. Norma o dă majoritatea. Nu eşti deştept sau tâmpit decât prin raportare procentuală. Deci majoritatea indivizilor sunt normali. Optzeci la sută nu pot fi tâmpiţi. O a doua eroare era cantitativă. Plusvariantele nu sunt unul din cinci (douăzeci la sută) ci unul din douăzeci, cinci la sută. Această descoperire a fost făcută şi aplicată practic de comuniştii vietnamezi în lagărele de prizonieri, întâi francezi şi apoi americani. Doar unul din douăzeci din prizonieri avea iniţiativă, inteligenţă, curaj tot amestecul de calităţi care să-l facă un om întreg, capabil să gândească şi să organizeze o evadare în care să aibă forţa morală şi intelectuală să îşi antreneze şi colegii de captivitate. Depistând şi anihilând aceste plusvariante, unul din douăzeci, vietnamezii au reuşit să reducă la zero evadările. Mai târziu, demonstrând că omul este un fiu al naturii, un animal cu grai supus unor legi ce îl transcend şi doar îl includ, nu îl izolează de restul vieţuitoarelor, etologii au găsit aceeaşi proporţie de plusvariante şi în lumea animală. Predând o perioadă la şcoala sanitară, practic adulţi cu liceu, într-o clasă descopeream unul, doi, rar trei indivizi plusvariantă. Legea 1/20 funcţiona. Dacă funcţionează în orice colectivitate funcţionează şi pe vapor. Dar la o colectivitate mică, puţin peste treizeci de oameni, abaterile statistice pot fi mari. Şi într-un sens şi în altul. Uneori când pe un vapor se întâlnesc doi sau trei extratereştrii din ăştia intră în concurenţă. Căci pe vapoare navigă de obicei oameni tineri. După un număr de ani oamenii se lasă la ţărm, ori prea tăvăliţi de mare şi de

servituţile ei ori prea munciţi de gândul copiilor lăsaţi acasă şi al nevestei. Colegul meu de voiaj Tibi Miclea mi-a şi explicat odată, arătându-mi în Oceanul Indian barca de salvare a unei alte nave româneşti venită la noi în vizită, după medicamente. Plină de stagiari, ofiţeri tineri, o adunătură de piraţi îmbrăcaţi fistichiu, cărora de abia le mijise mustaţa:

— Priviţi dom'doctor. Cruciada copiilor. Ăştia de fapt sunt nişte copii aruncaţi pe mare.

M-a izbit adevărul fizic a ceea ce îmi arăta. Avea dreptate. Între tineri există totdeauna încercarea de stabilire a unei ierarhii oculte. A leadershipului. La oamenii deştepţi tentativa de leadership este intelectuală.

Dacă ai şansa ca într-un voiaj lung, greu, stresant să te apropii de unul sau doi asemenea oameni pe vapor eşti pe jumătate salvat.

Conversaţia devine duel verbal inteligent, comentariul faptului divers o complicitate bazată pe analiză intelectuală, dorinţa de instruire se întâlneşte cu dorinţa de comunicare. Un voiaj bun nu înseamnă numai o navă cu mecanici buni, cu un comandant priceput şi omenos, înseamnă şi întâlnirea unuia sau doi oameni cu scânteie.

„Haţeg" 1988, voiaj în Extremul Orient. La punte doi tineri ofiţeri la concurenţă: Tibi şi Ciobi. Prieteni dar supraveghindu-se gelos. Care-i mai deştept, care e mai pe fază, care o face mai prompt. Şi la navigaţie şi în viaţă. Amiciţia şi concurenţa intelectuală creează între cei doi o legătură complexă şi – ambiguă. În ziarul local din Singapore, ziarul „strâmtorii" „Straits Times" găsesc o reclamă pentru apartamente de lux. Sună excelent, arată excelent! Îmi imaginez cum ar arăta pe uşa barăcii lui Tibi. Contrastul dintre pretenţie, veleitate şi realitate creează umorul. Ciobi cum mă vede că o decupez sare în sus. Vrea să o pună EL. E gata să bage un gol în poarta ăluia chiar şi cu piciorul altuia. Tibi e young and restless. Tânăr şi neliniştit. Curios să înveţe, să asimileze, să aplice, să-şi demonstreze şi, cu un orgoliu bine temperat de un

excelent seif control, să demonstreze şi altora.

Şanhai. La scară s-a pus soldat. Are şi gheretă. Îmbrăcat în verde, şapcă cu cozoroc. Soldaţii prietenoşi rup ceva pe englezeşte. Armata se ocupă de mult mai mult decât pază. Armata joacă un rol major în orice întreprindere. Cu un statut neclar daiomniprezentă. Oricare e mai isteţ la chinezi după ce face armata rămâne în cadrul ei. De câteva zile tocmai s-au introdus gradele militare. Până acum toţi erau îmbrăcaţi la fel. Subordonarea se făcea pe principiul „Este şeful meu pentru că mi-l cunosc. Iar el îşi cunoaşte şeful”. Ceva cam ca mafia. Am fost la fel de uimit când am aflat-o ca şi atunci când am auzit că în Tokio nu există numere la case.

Cu marea armată chineză Tibi reuşeşte o performanţă a instruirii şi imediat un succes de management al acesteia.

Numărătoarea chineză cu degetele. Toate cele prime zece cifre pot fi simbolizate la chinezi cu cinci degete ale unei singuri mâini (bazat pe folosirea în principal al policelui ca simbol al lui cinci). Tibi află de la un stivator, învaţă imediat şi vine mulţumit, ca un motan care a mâncat şoricelul, să îmi demonstreze şi mie. Peste două ore vine să îmi ceară un pachet de ţigări „Old Navy”. Vrea să-l dea soldatului, o mică arătare în verde care stă destul de pasiv şi binevoitor la scară, niciodată preocupat ce cară de sus şi ce cară în sus marinarii români. Tibi a dat lovitura scenei! Soldatul l-a întrebat cât îi ceasul şi Tibi i-a arătat pe chinezeşte. Chinezului erau să-i iasă ochii din cap de mirare iar lui Tibi inima din piept de mulţumire. Punct ochit, punct marcat.

Acum ţine să recompenseze regeşte pe acest martor privilegiat al succesului său. Toţi avem micile vanităţi pe care le păstrăm şi îngrijim precum vestalele Romei focul.

Prin ce iese din uitare un om cu care ai arat apa în comun, prin ce îţi rămâne în suflet şi amintire? Prin capacitatea de a privi lucrurile şi altfel decât pragmatic şi utilitar imediat, prin capacitatea şi încercarea sa de a înţelege ce e cu el, ce e cu noi, de a privi nu numai

dinăuntru în afară ci şi dinafară înăuntru, desprinzându-se şi depasionându-se prin intelect. Ruşii au dat Occidentul cuvântul „intelighenţia”. Nu era vorba despre cei ce practicau munca intelectuală ci despre acei, veniţi din diverse orizonturi sociale, reuşeau să aibă o arie cât mai vastă de preocupări şi interese şi mai ales să o abordeze nepreconceput şi nepasional. Amanţii reci ai ideii şi cunoaşterii. Ţin minte cum sculat în crucea nopţii Tibi m-a târât pe punte. La travers, departe se zărea un imens halou luminos.

— E Bombay-ul, dom’ doctor. E până la el o distanţă de 250 de kilometri. Am fost şi am măsurat pe hartă. Este distanţa dintre Constanţa şi Bucureşti!

Vocea îi este strangulată de emoţie şi interes:

— Uite pentru asta merită să navigi, dom’ doctor.

Orice fapt, orice sarcină este pentru Tibi o provocare, un challange. Vrea şi să dovedească şi să-şi dovedească. Dar fără încrâncenare, păstrându-şi interesul şi umorul.

Tibi şi Ciobi. Cunoscându-i înţelegi ce vrea să spună românul când optează „Decât cu prostul la câştig mai bine cu deşteptul la pagubă”. Când mă uit în carnetul de marinar şi văd „Haţeg” 1988 zâmbesc şi îmi spun:

...Aha, Tibi şi Ciobi!

Tucidide spunea că „Oraşele nu sunt ziduri ci oameni”. La fel şi vapoarele.

Socotra

Un soare imens, roşu cărămiziu apoi violent portocaliu, perfect rotund se culcă lent spre orizont, secţionat de nori care în contre-jour par dungi negre pe cer. Marea este nemişcată, o pânză uniformă. Până şi brazda ridicată de navă nu este o brazdă ci o vălurire fără spumă, o ridicare fără răsturnare, fără tulburare, parcă de dedesubt, ca falsele valuri de la teatru.

Nemişcarea mării micşorează subiectiv orizontul, irită. Nava nu se mai pierde în mare, o domină. Toate proporţiile sunt schimbate. Imensa dâră portocalie lăsată de soare se culcă exact în prova noastră. Contururile navei se înnegresc din ce în ce mai mult; devine o masă unică,

fără detalii contrastând cu portocaliul în nuanţe din ce în ce mai deschise, mai stinse din faţa sa. Până când portocaliul se stinge cu totul şi pe cer apar stelele.

Această trecere de la lumina suprarealistă la nuanţele şi simţirile întunericului este întreruptă de două evenimente.

— Doctore, ai văzut Socotra?

Era alături, dar nu o bănuiam. Norii, falsificând peisajul, o mascaseră. În stânga noastră, întinsă larg, nu prea înaltă, albăstrui întunecată, prelungă, coasta insulei de care auzisem de atâtea ori şi nu bănuisem vreodată că voi ajunge a o vedea.

Cea mai mare insulă producătoare de tămâie. O halcă muntoasă de 113 kilometri lungime, o continuare a munţilor din peninsula Somalia. Opt mii de locuitori cultivă aici curmale, tutun, aloe şi o specie de trestie „sânge de nouă fraţi” din care se extrage sângele dragonului, o răşină roşie a cărei aplicare pe răni opreşte sângerările.

În secolul trei înainte de Christos a fost denumită în sanscrită După Suchutra – Insula fericirii. Arabii care au ocupat-o i-au schimonosit numele sanscrit în Suquatra.

A fost ocupată paisprezece ani de portughezi, apoi de un sultan local. În 1876 au ocupat-o englezii, în 1967 a ocupat-o Yemenul comunist şi navele militare ruseşti. Este cheia strategică a drumurilor dintre Golful Aden şi Golful Persic şi dintre Golful Aden şi Shri Lanka.

Văzusem la bord o hartă a insulei, exotică prin detaliile înscrise în interiorul ţărmului; o hartă făcută în 1830 de englezi dar exactă şi aflată – paradoxal – şi acum în circulaţie.

Harta era copia celei de la începutul secolului trecut, cu un aer de grafică veche, iz de anticariat scump, cu parfum de document de colecţie a istoriei navigaţiei.

O hartă migălită exemplar de englezi a unei insule pe care acum erau stăpâni ruşii.

Între noi şi insulă, pe apa nemişcată, spinarea negru abanos a unui caşalot. Rar izbucneşte aburul respiraţiei – o arteziană de apă fin pulverizată. Jos, pe punte, pe capacul

magaziei, vreo zece oameni aleargă căţeaua. Deodată încremenesc şi se întorc spre tribord. Un alt caşalot. Apoi încă unul.

Suntem în plin Ocean Indian.

„Razele soarelui şi căldura cerului se îndreaptă cu atâta violenţă asupra oceanului încât apele acestuia sunt absorbite în atmosferă şi aburul astfel format acoperă întinderile imense ale pământului cufundându-le în ceaţă. Mânaţi de vânturile mării aceşti curenţi aerieni poartă otrăvuri funeste care intoxică şi ucid populaţia”.

Oceanul Indian este locul blestemului, izvorul ciumei în viziunea profesorilor universităţii din Paris în timpul Evului Mediu. Sigur timpurile şi ştiinţa au adus corectivele, suntem raţionalişti dar într-o seară ca asta, la ţărmurile Socotrei pentru mine Oceanul Indian este locul unde orice, oricând se poate întâmpla.

Spre casă, spre Mediterana

Soare, vânt, de jur-împrejur o mare răscolită tărcată în alb. O mulţime de pescăruşi, mici, cu aripi cenuşii îşi încrucişează zborurile la rasul apei. De unde nu întâlneam nimic acum e plin de nave – pe dreapta, pe stânga, la travers. Şi deodată din alburiul indistinct începe să se deseneze – întâi o impresie, apoi o schiţă vagă dacă încordezi ochiul, din ce în ce mai clar, din ce în ce mai distinct – Cap Spartei. Este ciocul de stâncă al Africii în Oceanul Atlantic. A mai trecut o etapă. Spartei înseamnă Mediterana, înseamnă Acasă. În valul spart la prova luceşte scurt, promiţător (vom vedea!) curcubeul. Spartei se desenează de-a latul, lungit într-o rână şi în spatele lui, unde dealul îşi domoleşte curba, albul risipit al Tangerului. Şi dacă te uiţi cu atenţie pe partea cealaltă ghiceşti malurile Spaniei. Suntem pe jgheab. Gibraltarul. Spre maluri, la rasul apei, o pâclă ceţoasă, în cabină auzi plescăitul valului. Lumea stă la careu. A început să se prindă televizorul. Marocul. Sărbătorirea regelui. Decorează ofiţeri superiori după care aceştia îi sărută mâna. Ofiţerii superiori sunt în uniformă. Sunt neplăcut impresionat. Îmi aduc aminte cum trimis odată cu salvarea

să asigur „asistenţa medicală pentru organele de partid în vizită oficială" pe când eram detaşat la Spitalul Constanţa am văzut încremenit cum un colonel în uniformă ştergea cu batista de praf pantofii lui Ceauşescu pe scara elicopterului. Apoi la televizor apare o recepţie. Regele e îmbrăcat complet în alb, un fel de rochie albă cu glugă. Primeşte pe alţii îmbrăcaţi în aceleaşi straie stranii. Aceştia întâi se înclină şi apoi se reped să-i sărute mâna. O fac de parcă ar muşca-o şi fiecare vrea să o sărute de două-trei ori până regele şi-o trage înapoi. De la câţiva şi-a tras mânios mâna, nepermiţându-le sărutul: Nu merită!

Pe partea spaniolă a strâmtorii se vede albul zburlit al Tarifei, parcă răsărind din apă. Din când în când ne iau faţa vederii spre Spania vapoarele care circulă spre ocean pe banda de separaţie. Şi aici se ţine dreapta. Deasupra Tarifei se ridică munţi pierduţi în ceaţa după-amiezii ce virează spre înserare. Pe partea noastră, a Africii depăşim Tanger Bay, golful în care este cuibărit Tangerul. Pe munţi şi dealuri, risipite pe spinări şi coborând spre vale – case albe. Locuinţa aici înseamnă alb. Radiotelefonul care a tăcut mâlc toată traversarea oceanului acum a prins viaţă. Pe lângă noi trece un pasager vopsit în alb şi galben portocaliu. Pe laturi caractere arabe scrise cu verde. Un marocan care face naveta între cele două maluri.

Se răreşte lumina. Soarele devine un disc perfect rotund, palid portocaliu, exact în pupa noastră. Trece alb, cu steag englez, mânat de un motor puternic, un mic pasager, ca o rachetă albă, GIBLINE. Pe dreapta se ridică Punta Cireş, cu nimic mai prejos ca stânca Gibraltarului. O imensă spinare-greabăn solzoasă, între solzii ei, sus la înălţime braţe de ceaţă, mai jos, spre poate râmătură de piatră. Timpul trece şi oceanul, pierderea în ocean, e o amintire. Trecem pe lângă desfăşurarea largă, violentă în întinderea albeţei sale, a Ceutei. Din marginea Ceutei pleacă – imensă spinare de animal imersat, ridicată, cocoşată şi apoi repierdută în mare – cap Almina – la capăt pulsează puternic farul; lumina lui, din ce în ce mai stinsă, mai pală ne va însoţi în timp ce ne pierdem în noapte.

S-a dat ceasul înapoi cu o oră. Ne apropiem de ora ţării. Acasă! Dar chiar eşti sigur că ce vei găsi te va bucura?

Bancnota de zece pesos

Revers – Declaraeion de la Habana de 2 septembre de 1960.

Fidel Castro cu bazinul înainte, mâna stângă sprijinită pe buca stângă, mâna dreaptă ridicată, cu indexul aţâţat înainte, vertical (nu indicativ ci profesoral – părinteşte). Capul dat pe spate cu patruzeci şi cinci de grade – la academismul patern se adaugă o notă de pasiune. Totul văzut din spate. Iar în faţa lui milionul de tovarăşi cubanezi cu mâinile ridicate în sus în semn de aprobare.

Avers – Tipărit cu literă slab imprimată, în continuu:

Patria o muerte, Cuba teritorio libre de America.

Cu cinci astfel de hârtiuţe poţi cumpăra o fetiţă. Cubanezul mediu câştigă treisprezece asemenea hârtiuţe, pe lună.

Venceremos!

A

În rest nu poţi cumpăra mai nimic.

Magazinul cubanez este triumful poliţei, al raftului asupra mărfii. Nu există nimic şi tot ce există este raţionalizat, pe cartelă. Cel mai bine la fete merge marfa.

Simbolul Cubei este Mary Ciorap. Mary Ciorap este o fată veselă dintr-un portuleţ cubanez la care mergea tot echipajul. Cu o pereche de ciorapi de damă. Înainte vaporul a fost într-un „port de ciorapi”. Mary „mergea” pe o pereche de damă şi în plus îţi confisca şi şosetele pe care le purtai în picioare. Asta a durat destul de mult până au aflat autorităţile şi au exilat-o la 20 de km până pleacă vaporul românesc.

Aşa cum musulmanii numără anii de la Hegira, fuga lui Mahomed de la Meca la Medina şi creştinii de la naşterea lui Cristos, Cuba comunistă numără anii de la revoluţie. Anunţă anul, de exemplu 1989 şi apoi totdeauna solemn: Trenta uno anno de la révolution. Solemnitatea

marţială a şoarecelui care a fătat un munte: Anio trenta uno de la révolution.

Ăştia au păşit în alt calitativ declarat şi îl impun zilnic sub formă de cantitativ. Radioul este şcoala triumfului, a declaraţiei, a demnităţii excitate.

Inter – na – şi – onalitas!

Se – şi-a – listas!

La Radio Havana EL şi EA proclamă solemn, pe silabe, Marile Principii. Tânguirea saxofonului, apoi o voce masculină rară, solemnă: TRANSMITE (pauză semnificativă) (şi mai solemn) RADIO METROPOLITANA. Scurt, grav: CUBA. Solemn, cu gura plină TERITORIO LIBERO DE AMERICA.

Apoi iarăşi trilurile de şacal ale unui saxofon şi suspinele unei havaiene. Orice moment, orice situare şi autooglindire trebuie savurate. Şi tovarăşii o savurează. Nu degeaba Cuba este ţara carnavalului. Echilibrarea anunţurilor şi a pauzelor înfiorează. Chiar eu încep să mă simt mândru, sug burta şi scot cheptul că sunt în „Teritorio libero de America”.

La miezul nopţii crainicul declară ritos şi râtos:

Patria o muerte! Venceremos!

Ăştia sunt mereu triumfători, excitaţi precum căţeaua în călduri. După 31 de ani de triumf poţi să şi turbezi. Căci tovarăşii nu îţi agresează numai urechea ci şi ochiul. Peste tot placarde tip: „Casa refugio” şi fieroaica în care să baţi ca să dai alarma.

Panouri mari explicative: Ce să faci în caz de atac aerian.

Peste tot: Con îl partido junta a Fidel să mărşăluim spre anul 2000! Placarde despre munca voluntară. Fotomontaje, colţul roşu.

Amintirea mea despre Cuba este bancnota de cinci pesos. O găsesc în chiloţi la două zile după ce am părăsit teritoriul liber al Americii. La ieşirea din port ai cartelă: cu câţi bani ieşi, cu câţi bani intri, explicaţii ce-ai făcut cu ei. Doar n-o să declari că ai vândut la docheri ceasuri electronice din SUA. Aşa că bagi banii în ciorap, în chilot

sperând că nu te dezbracă. Totul este să nu uiţi de ei. De aia nu e bine să vii pilit la vapor Nicolae! Acum nu au altă valoare decât de amintire pioasă. Patru beri, animalule!

Cum am scăpat eu de SIDA

...Domnule, cu vaporul e bine să nu ştii ce se întâmplă. La fel şi cu SIDA, să nu ştii dacă ai sau nu.

Că dacă ştii – înnebuneşti. Eu eram odată să o păţesc cu SIDA. Eram în Guineea, la Takoradi. Oraş frumos, se rapalise el dar se vedea că fusese de ţinută pe vremea albilor. Acolo la Seaman's Club, Clubul marinarilor, am întâlnit un irlandez. Tat-su fusese proprietar de pădure pe acolo, naţionalizarea s-a făcut mai moderat şi ăsta patru-cinci luni stătea în Guineea şi-şi vedea de afaceri cu exploatarea pădurii. Îşi făcea siesta la Seaman's că mai veneau albituri pe acolo, mai veneau vapoare nemţeşti, unul era tras chiar atunci în pupa noastră. Venea, bea o bere după-amiaza. L-am întrebat cu toţii cum e cu SIDA.

— Rău, foarte riscant şi în tot cazul trebuie folosit prezervativul.

Şi ce crezi, tot în seara aia tot vaporul era la restaurant, era un hotel mai dichisit cu restaurant. Nişte gagici trăsnet, nişte ciori de nota douăzeci! Băieţii toţi încârligaţi, cu excepţia a trei oameni din echipaj, toţi beţi, care în şanţ, care din picioare şi niciunul cu prezervativ.

Eu m-am dus a doua zi la restaurant, era plin de ai noştri. Şi am văzut o bucată mamă-mamă, model de reclamă, nu alta, absolut superbă. Stătea cu doi nemţi la masă, era ancorată, numai că nemţii au plecat şi asta s-a prins că mă uitam la ea şi a venit direct la masa mea. Ştii, stilul lor absolut direct:

— Vreau să fiu prietena ta.

I-am dat o bere dar nu i-am spus pleacă, cum să-i spun şi în plus arăta superb. Dar de frică îmi era frică. Ce m-a salvat a fost un mic herpes pe buză; l-am dat cu pastă de dinţi că nu aveam cu ce.

M-a întrebat la un moment dat ce-i cu ăla.

— O, am un mare necaz, am luat un sifilis.

O fi zis ea că glumesc dar nu i-a priit şi după un timp

a plecat. Aşa că am scăpat că eram gata-gata…

Risc

Mare uşor montată, lună luminoasă. Atât de departe de casă că nici măcar nu ţi se pare real. Şi mergeam mereu mai înspre „încolo”. La cafele de noapte, în comandă, azi, realizez, îngânate pe două voci, pericolele intrinseci voiajului.

În luna octombrie, în zona noastră de navigaţie, între cinci şi zece grade latitudine nordică, se formează furtuni tropicale. Ghinionul nostru, frecvenţa acestor furtuni este maximă chiar în luna în care ne aflăm. Asta e, am încălecat cronotopul malefic – bad place în bad time. Încrucişarea între timpul şi locul nefericit. Cronotopul prevede o medie lunară de 2, 8 furtuni. Cum se va răsfrânge această statistică „medie” în mod concret asupra noastră? Vom vedea. Zece zile dus, zece zile întors de la Şanhai, avem de navigat douăzeci de zile în zonă. Anul trecut Tibi Miclea a trecut prin zona asta când toate avizele meteo specificau: wind-over hurricane, vawes – phenomenally. Vântul – uragan şi peste, valuri – ieşite din comun. Ei au scăpat dar un imens tanc petrolier, cu care s-au întâlnit şi pe care l-au văzut, a păţit-o. Un tanc despre care erau avertizaţi de două zile că o să îl întâlnească.

— Faceţi loc, faceţi loc. Navă foarte mare.

Avizele de navigaţie (Faceţi loc!) veneau de la Singapore. Era o navă de 200.000 tone şi cu un pescaj de 23 – 25 de metri. Douăzeci şi trei, douăzeci şi cinci de metri băgaţi sub apă. Ori adâncimile în zona mării Chinei de Sud şi a strâmtorii Malaca sunt mici. Există chiar rute de deviere pentru deep water, de apă adâncă, pentru nave cu pescaj mare. Vas mare, pescaj mare, adâncimi mici, inerţia vasului foarte mare, furtună. Toate condiţiile întrunite ca să o încurci. S-au întâlnit cu petrolierul, i-au făcut loc, s-au văzut. Şi când au ajuns peste două zile la Singapore, jale mare. Nava se scufundase. Şaptesprezece membri ai echipajului erau originari din Singapore. Pentru un oraş-stat-insulă-port 17 oameni pierduţi pe mare de o dată este o dramă naţională.

Uraganele de regulă o iau nord-est, trec peste Filipine şi la ţărmul Chinei o iau spre Japonia. Ori, ăsta, în mod cu totul atipic, extrem de rară variantă, s-a întors cu o buclă pe propriile lui urme şi a plesnit gigantul. L-a plesnit mortal.

Având în vedere posibilităţile de furtuni tropicale din zone există pentru fiecare dintre ele trasee după viteza de deplasare a navei. Viteza implică capacitatea potenţială de a fugi din calea furtunilor. Vasele se împart în două clase: powered şi low-powered. Cu putere multă şi cu putere „mai puţin multă”. Noi facem parte din ultima categorie, la „invalizi, bătrâni, femei cu copii în braţe”.

— E bine să te ţii mai la ţărm ca să ai unde fugi şi te ascunde.

Aurică, meşterul lemnar, „carpanterul” în titulatura oficială a mărilor lumii, ne povesteşte, aşa ca un desert, cum erau să se scufunde în Golful Biskaya.

— Eram încărcaţi cu ţevi. Am plecat pe mare 9 – 10, contrar tuturor avizelor. Asta că aveam un skiper nebun, unul Turcu. Ei, văzând că plecăm, s-a luat după noi şi un italian. Un vapor nou-nouţ.

Bineînţeles că am încurcat-o. După două zile am reuşit să întoarcem scurt şi să o luăm înapoi. Valul ne-a rupt toate suprastructurile metalice de pe covertă. Am reuşit şi graţie unui timonier bun. Italianul a încercat şi el aceeaşi chestie. Numai că valul l-a izbit pe când gira şi l-a răsturnat. Treizeci şi opt de morţi, zero supravieţuitori.

De, parcă suntem într-o zodie a belelelor generale. Ieri dimineaţă ne-a survolat jos, foarte jos un avion cvadrimotor cu elice. Două motoare de pe aceeaşi parte nu mergeau. Probabil că se pregătea să ne ceară asistenţa în caz de amerizare. Numai că în ultimul moment i-a pornit şi cel de-al treilea motor. Şi s-a dus.

Aurică-telegrafistul mi-a spus că în urmă cu două zile pe frecvenţa de urgenţă s-a dat un anunţ de căutare pentru trei marinari de pe o navă căzuţi peste bord. Beţi sau altceva?

Nea Fănică, şeful telegrafist, devine un personaj

important în perioada asta. Dacă nu reuşeşte să ia corect anunţurile radio suntem cu toţii în bucluc. Ce ne facem fetelor că ne... golanii! glumesc băieţii pe vapor. Şi parcă înscriindu-se în această temă majoră a zilei o altă variaţiune a potenţialului sumbru – vizita secundului. Vine cam în fiecare seară ca să mai stea de vorbă. Vorbim despre turism, plăcerea de a vedea.

— Da, dar preţul pentru dumneavoastră este foarte mare.

— De ce?

— Riscul.

— Bine, dar dumneata nu rişti?

— Eu mi-am ales această meserie.

Riscul este real şi zace în filigranul existenţei acestor oameni.

Curenţii galvanici

Vaporul este o realitate electrostatică.

Curenţii galvanici care se adună în trupul lui influenţează omul, înnebunesc câinele dacă nu are colier de aramă; pisica din aceleaşi motive nu poate rezista pe vapor. Cu cât eşti mai scund, mai apropiat de planul covertei se pare că fenomenul este mai accentuat. Uneori nu poate rezista nici omul. Mi s-a povestit de un individ care din cauza curenţilor galvanici a făcut o psihoză, a sărit peste bord. Până s-au prins colegii că lipseşte şi s-au întors pe urme să-l găsească, au trecut cinci ore timp în care a înotat. După ce l-au recuperat şi s-a suit iar pe vapor a intrat din nou în câmpul galvanic.

Oamenii l-au agăţat când tocmai se pregătea să sară din nou în apă pe motiv că „şi-a uitat papucii”. Drept care l-au debarcat în Africa la un ospiciu. Cam cum trebuie să fie într-un ospiciu în Africa?

Curenţii galvanici rod nu numai omul, dar şi vaporul. La propriu. Se pare că la elice din cauza cavitaţiei apar curenţi ce pot roade total bordajul. Aşa a păţit transportatorul de oi „Sinaia” unde skiperal, Nae Raichici s-a scufundat la Suez în costum de scafandru să vadă de ce nava poluează în marche-arrière. A văzut cu ochii lui

gaura. Ţevile se distrug din aceleaşi motiv şi de obicei se pune o capcană de curenţi sub forma unor segmente de „ţevi de sacrificiu” din alamă.

Că totdeauna şi oriunde cineva trebuie să plătească!

Nimic nu taie ca sârma

Din relatările şefului de echipaj Tarpan:

...Nici briciul, nici ghilotina nu taie ca sârma. Sârma sub tensiune când se rupe... Am văzut odată cum i-a retezat capul unuia. Capul s-a dus undeva spre prova iar ăsta, fără cap, clătinându-se a mai făcut vreo patru paşi. Ce filme de groază, domnule!

Nimic, vax pe lângă ce am văzut eu când s-a rupt.

Trebuie să fie o greşeală

Zi de leafa la Navrom. Doamnele merg să ridice lefurile soţilor aflaţi în voiaj. Uneia, după ce i se dă salariul, i se spune:

— Mai aveţi ceva de ridicat, Doamnă.

E un stat separat, drepturi pentru măturat magaziile. Doamna este şocată şi jignită.

— Trebuie să fie o greşeală. Nu e vorba de soţul meu. Soţul meu e şef timonier. Bea cafeaua cu comandantul.

Metaforă şi realitate

Dana 36, portul Constanţa. Apa pute a hoit. Aici e un fel de Cloaca Maxima în care se deschide canalizarea unei bune părţi din oraş şi apele uzate de la abator.

A tulbura rahatul. O metaforă, mai ales cu iz social, nu-i aşa? Uite că nu este. La dana 36 se varsă haznaua Constanţei. Particulele s-au sedimentat pe fundul apei. Dar cum un remorcher stă oleacă pe loc cu motoarele pornite, „bate pe loc”, cum începe să miroase a rahat. Nimeni nu-i ca noi.

Noi transformăm visul în faptă şi metafora în realitate!

Aşteptându-l pe Rubi

Astăzi părăsim Şanhaiul. Ne aşteaptă treizeci de zile de drum către casă cu o oprire scurtă, de numai câteva ore, la Singapore. De ieri de la prânz, cu vaporul încărcat, aşteptăm să ne rupem de o realitate care deja îşi epuizase

substanţa. Ploaie, cer înnourat, magaziile închise – încărcarea terminată. Fluviul, de fapt numai un mic afluent al Fluviului Galben, Wu Sung Creek se desfăşoară în curbă largă spre stânga, cenuşiu, pătat de nave ce se deplasează în susul şi în josul apei (am vrut să spun împestriţat – dar de fapt e numai cenuşiu şi verzui în toate nuanţele, rar albul pasagerelor). Pe dreapta – liniile frânte ale macaralelor. Şirul indian al navelor trase la cheu, urletul vibrat al sirenelor; am extraordinara senzaţie că sunt la Galaţi, în Bădălan, o senzaţie aproape incredibilă în realitatea ei. Ca un „déjà vu, deja connu” descris de psihiatri. Putem pleca numai pe la nouă seara. Asta din cauza mareei. Pe Wu Sung este de numai doi metri şi jumătate dar pe Fluviul Galben atinge nouă metri. Nouă metri şi când te gândeşti că la Constanţa dacă ajunge la zece centimetri! Totul devine din ce în ce mai cenuşiu, mai murdar şi mai straniu. Simt nevoia fizică, violentă să ies din cenuşiul danei fluviale.

Până la urmă începe. Vine pilotul, se adună oamenii la manevră. În comandă stau comandantul, căpitanul, şeful electric, timonierul, pilotul. La ancoră, la prova, stă nostromul, maistrul lemnar, doiul de navigaţie, marinar, timonier. La pupa este locul de acţiune al treiului de navigaţie asistat de marinar şi timonier. Radiotelefonul latră scurt, mereu pe alte voci în chineză, vapoarele din jur urlă într-un bas cumpănit din sirenă. S-a lăsat noaptea, nu cu mult înainte a plouat, umiditatea este mare, toate becurile au un halou irizat – unele palide, altele, cele cu halogen, de un portocaliu agresiv. E noapte dar luna e plină şi lumina e destul de puternică. Apar discuţii cu barcagii care ne dezleagă de babale, băieţii se încurcă în parâme, una se rupe când este trasă cu vinciul.

Brusc totul devine strâmb – nu mai suntem paraleli cu malul, peisajul este altul. Îmi pun o scurtă albastră, şepcuţă de plajă – pe punte e curent – care îmi dă aerul ridicol a lui Peter Sellers din „Pantera roz”, ce să-i fac, asta-i situaţia, şi îmi cufund ochii şi sufletul în defilarea malurilor.

Nu peste mult timp dăm de gura vărsării în fluviu. Ţinând dreapta, ghidaţi de balize luminoase fiecare clipind în altă lege şi afirmându-şi astfel identitatea alunecăm spre mare, vreo patru-cinci ore pe o apă ale cărei margini se ghicesc cu greu şi care se evazează progresiv în acel „no-river, no sea-water" a unui estuar imens. Nimic nu e mai interesant decât confruntarea acestor realităţi cu harta chinezească, aproape cabalistică în delimitarea meandrelor, zonelor de adâncimi diferite şi culoarelor de trafic. Chiar în gâtlejul estuarului sunt două sau trei insule mari şi la o maree de nouă metri realităţile sunt într-o continuă schimbare.

Vechii chinezi denumeau Yang Tze Kiang „fiul mării".

„Sunt două împărăţii una pe apă şi alta pe uscat. Aşa cum marea nu are margini acest fluviu nu are fund".

Gata, marea! E trecut de miezul nopţii, mi se face somn, beau „una mică" la insistenţele unui telegrafist în plină criză depresivă şi mă trezesc dimineaţa cu gingiile turgescente pe lucrări, dureri în gât şi vag obosit. Peste douăzeci şi patru de ore intrăm în strâmtoarea Tai Wan. Ei, aicea-i aici! Vom fi pe o bandă relativ îngustă de mare, cu curent puternic, prinşi într-un culuar muntos, munţi pe dreapta, munţi pe stânga. Şi de undeva dinspre Filipine vine către noi cu douăsprezece noduri pe oră Rubi. Uraganul. Că să ne prindă taman la strâmtoare.

— Oricum de răsturnat nu ne poate răsturna, mă lămureşte Tibi Miclea. Suntem prea încărcaţi. Poate cel mult să ne rupă. Şi cum o belea nu vine niciodată singură se pare că ar mai veni peste noi încă un uragan, din altă direcţie.

Ce pot face? Trebuie să îmi amarez bunurile, că altfel la bulăul care se profilează rămân sărac. Şi aşa după încărcarea vaporului la Şanhai am probleme. S-a schimbat asieta navei. Apa de la baie nu se mai scurge, bălteşte. Şi cum ţeava de la W.C. curge şi apa din circuit era de râu în baie am o baltă imensă de apă intens noroioasă. Pentru mine ca pentru mine dar pentru mecanici intrarea pe râu e o problemă. La tubulaturile de răcire care trag apa din

exterior, chiar când sunt fisurate, sărurile din apa de mare lipesc fisurile. Apa dulce le redizolvă şi totul începe să băltească.

*

* * *

Radă în faţa insulelor Fu Yao Shan. Coasta de Est a Chinei, nu departe de intrarea în strâmtoarea Tai Wan. Aşteptăm. Căci odată angajaţi în strâmtoare traversarea ne va lua douăzeci şi patru de ore. Ori Ruby e chitit pe treabă. În strâmtoare Tai Wan valurile au doisprezece metri, viteza vântului 150 kilometri.

Bulău puternic. Fiind încărcaţi nu mai vibrăm, mi-am numărat suficient dinţii din gură până la Şanhai, dar oscilăm larg dreapta-stânga. Aproape, la o aruncătură de băţ, semicercul de piatră stearpă a insulelor în „inel cu pecete” cum ne spuneau la cursurile de histologie – buboiul muntos se continuă la un moment dat cu istmuri de abia ridicate deasupra apei. Coaste abrupte înierbate, din loc în loc dezvelindu-şi carcasa ridată de piatră cenuşie lucioasă cu nuanţe de castaniu. Pe o terasă a unui picior de deal – un sătuc. La poalele stâncilor ce intră în mare se sparge valul. Departe, stingheră, o barcă de perscari. Păsări de apă, mici, rapide, zburând razant la suprafaţa apei, mai mult o impresie decât o realitate. Lumina cade în pete pe suprafaţa dealului de care când ne apropiem, când ne depărtăm, după cum ne joacă în lanţ. Vânt puternic şi cald. Balansul împrăştie lucrurile prin baracă.

Ei dar noaptea… o noapte infernală. Am fost de altfel prevenit că schimbându-se mareea o să ne aducă în val. Dar una e teoria şi alta e practica. Să dorm? Da’ de unde! Ba se deschide uşa de la baie şi începe să pocnească – scoală-te, închide – ba mă aruncă prin pat. Sunt obosit, gândurile mi se învălmăşesc, timpul trece greu. Vreau lumină! Dimineaţa găsesc ochelarii în coşul de gunoi. Benzile sunt de douăzeci şi patru de grade. Până şi biroul mi s-a pus cu cracii în sus. Vântul şuieră, marea galben-cenuşiu-murdară. Din cauza curentului nu ne întoarcem pe val ca valul să bată în prova şi balansul creşte.

— Stai liniştit doctore, se poate şi mai rău. Ba chiar rău de tot. Ai auzit de „Hunedoara”? Nu? 25.000 tone, construit de japonezi. Ăsta a prins un taifun excepţional – depresiune atmosferică de 900 mm mercur. Între Filipine şi Japonia. De ascuns nu aveai unde să te ascunzi. Se îngropa complet în apă. Iar de ieşit ieşea de fiecare dată cu mare greutate. Comandantul a stat patruzeci şi opt de ore pe comandă. Şi nu făcea decât atâta:

— Fetiţa mea, fetiţa mea…

Când au acostat la japonezi ăia au rămas trăsniţi. Cum de-au scăpat, că alţii se înecaseră. De scăpat au scăpat dar nu mai aveau pe punte nicio suprastructură metalică. Iar vaporul era torsionat.

— Cum adică torsionat?

— Uite aşa, simplu. Prova şi pupa nu mai erau în acelaşi ax.

Da, se poate şi mai rău. Ieri, pe lângă noi au trecut în derivă resturi de prova, cu bucăţi de plasă, a unui sampan.

Lovit de vreun vas, lovit de stânci?

Nu se poate şti. Oricum în jurul nostru, cu toată marea montată, pescarii au ieşit în larg. Foamea este mare. Foamea taie frica, foamea taie prudenţa.

La televizor traiectul lui Rubi peste Filipine. Salvarea supravieţuitorilor unei epave. Elicoptere care ridică oameni din mare. Filipinezi care plâng. Cu puţină imaginaţie mă văd în varianta „noi în locul lor”. Ce, e greu? Nu-i greu deloc. Ai numai mata puţină răbdare că îţi vine rândul. Tibi îmi furnizează şi cifrele statistice. Că Tibi le ştie pe toate:

— Am citit eu într-un raport I.M.O., dom’ doctor: sunt 1, 3 – 1, 5 victime de naufragiu pe zi.

Ce-ar fi să ajung şi eu în vreo zecimală din astea?

Ce am văzut la televizor este epava feribotului „Doña Marilyn”, 2800 de tone, peste cinci sute de persoane la bord. Se crede că au pierit peste 250 de persoane. De găsit s-au găsit numai 63 de cadavre. Nava mergea de la Manila la Tacloban. Se dăduse alarmă maximă, normal cursa ar fi trebuit să fie suspendată dar banu-i ban. S-a scufundat

lângă insulele Masbate. Scandalul e mare căci se pare că nava avea actele de licenţă pentru navigaţie expirate. Compania Suplicio Lines, proprietară a unui sfert din ferry-boaturile filipineze (şi la naţia asta risipită pe insule ferry-boatul este ca autobuzul) a intrat tare la belele. Dar belele ei sunt numai la început. Doña Marilyn s-a scufundat pe 23 octombrie 1988. Nu aveau să treacă două luni şi o altă „Dona", un ferry de 2215 tone, va înregistra un record: cea mai gravă catastrofa navală în timp de pace. Peste 3.000 de victime. De două ori mai mult decât cei ce au pierit la bordul „Titanicului". O navă plină cu excursionişti care îşi serbau Crăciunul. Filipinezii sunt catolici ferventţi şi practicanţi conştiincioşi ai actului religios. Pe 20 decembrie, cu cinci zile înainte de Naşterea Domnului, în plină noapte, în zona centrală a bazinului insulelor Filipine „Doña Paz" a fost lovită de un petrolier de 629 de tone. O navă ce nu avea licenţă de navigaţie, o rablă condusă de un comandant cu o calificare necorespunzătoare şi la care cartul de navigaţie se pare că nu s-a uitat pe geam.

Rezultatul coliziunii – explozia încărcăturii extrem de inflamabile a petrolierului şi un incendiu la bordul ambelor nave. Oalele sparte le vor plăti proprietarii petrolierului dar şi „Suplicio Lines" are fulgi pe bot, nu e chiar nevinovată. Ferry-boatul are o capacitate de încărcare de maximum 1518 pasageri. Atunci de unde 3.000 de morţi?

Dar Ruby, Ruby nu va fi pedepsit? Fiţi liniştiţi îşi va primi şi el pedeapsa. Pentru filipinezi de altfel Ruby nu e Ruby ci Unsang. Căci deşi practica internaţională foloseşte pentru taifune nume anglo-saxone, oficialii filipinezi s-au prins că dacă nu dai un nume localnic concetăţenii lor nu îl iau în serios şi nu iau precauţiunile necesare. Rebotezarea în filipineză îi transferă pe băştinaşi din abstract în concret. S-au întocmit pe baza poreclelor femeilor filipineze, colectate din toată ţara, patru liste cu nume toate terminate în „nu".

Lista fiind limitată anumite nume revin periodic. Dar dacă taifunul a fost din calea afară de distrugător, din cale

afară de ucigaş, numele dispare. Eradicarea numelui se practica şi în Roma antică. Ce-i drept aplicată indivizilor. În alte timpuri şi în alte locuri instinctul este acelaşi. Ultimul nume asasinat a fost „Yoling” care a tăvălit Filipinele în 1972. Iată că după şaisprezece ani un alt taifun va fi pedepsit. De acum încolo nimeni nu îl va mai aştepta pe Ruby.

Numeri regnum mundum

„La-ntoarsă oala zisă cer Sub care mişună pigmei Nu apela cu glas mizer Legată-işi mişcarea ei”.

Omar Khayyam

...ăla care stă în cart pe scaun şi se uită pe geam şi pe radar ăla nu-i navigator, e labagiu. Cartul se face afară, pe puntea de comandă. Chiar şi în Nord, unde e frig. Prin geam nu vezi ca lumea. Iar radarul e o sculă, are şi el unghi mort. Dacă ai în faţă o barcă şi nu apare pe radar ce faci, o calci? Şi nici cu uşa închisă nu se stă. Mai cade unul dracului la baltă. Normal dacă ţipă nu se aude dar de ce să-i tai totuşi şansa asta? Mai sunt în Nord tot felul de geamanduri care piuie, ţiuie.

Tribordul (dreapta) poartă roşu. Cine vede roşu pierde prioritatea. De aceea dacă eşti lovit în dreapta eşti de vină. Cu excepţia cazului când unul vine din urmă şi vrea să-ţi taie calea. Căci funcţionează principiul: nava ajunsă din urmă îşi păstrează direcţia şi viteza. Practic te interesează un evantai de 45 grade dreapta – 45 grade stânga de unde ar putea veni cei ce ţi-ar intersecta calea. Dacă vine peste tine din stânga ca să fugi nu faci bandă dreapta că îi oferi pupa adică castelul. Faci bandă tot stânga. Iar dacă vezi că nu poţi evita în niciun chip coliziunea atunci „mai bine să plângă mă-ta decât mama”. Pui prova pe el. Altfel te loveşte el în bordaj şi te taie, te duci la fund. Oricum o ciocnire prova-prova e mai puţin probabilă şi mai puţin gravă; ai mari şanse să treci tangent şi să te razi. Totul e să nu primeşti un berbec transversal, că atunci nu ai şanse.

Dacă vezi simultan şi roşu şi verde? Asta înseamnă că

la întâlnire ăla vine cu prova pe tine. Mai rar dar se întâmplă. Nu e voie. Dar filipinezii, grecii şi ruşii o mai fac. Uneori ca să facă mişto. Nu se admite. Pe mare gluma nu ţine. Uneori ciocnirea nu e întâmplare, este vânătoare.

Grecii, după ce strică vaporul prin exploatare umblă să-l scufunde. Pun prova pe un nenorocit şi merg la coliziune. Pe noi ne-a fugărit două ore şi ceva un grec când eram cu „Bărăganul" în Marea Neagră. Noi aveam 55.000 tdw, grecul vreo 30.000. Noi fugeam cât puteam, ne-am prins – toată lumea era pe puntea de comandă, grecul, după noi. La un moment dat a reuşit să ne depăşească şi să se pună travers în faţă. Dar şi noi am reuşit să băgăm maşina înapoi şi am scăpat.

— Măi Georgică şi după ce a încercat să vă lovească grecul i-aţi luat numele, aţi încercat să reclamaţi?

— Nu ştiu, doctore, că noi mergeam acasă, ne întorceam şi când stai şi pui mâna şi vezi AIA NEAGRĂ nu-ţi mai pasă de nimic.

Marea cea mare este ca o pădure cheală cu poteci imaginare dar strict bătute.

De aici şi înghesuiala, căci actualele scule de navigaţie, după ce ai calculat distanţa minimă între punctul A şi punctul B, îţi permit să menţii dreapta ideală între cele două puncte. Dreapta ideală înseamnă mai puţin timp şi mai puţină motorină şi combustibil brut – de fapt mai puţini bani.

Şi cărările strict trasate ale economiei înghesuie pe poteci înguste mulţimea de nave precum dunga de furnici în pădure; o contrazicere în fapt a nemărginirii mării, drumul care pare aproape o rătăcire. Pentru ochiul naiv… căci toate „e legate". Zici că marea e nemărginită, că ai scăpat din cuşcă dar mergi pe fir precum troleibuzul.

Chiar şi marinăria care pare plină de neprevăzut şi culoare este până la urmă, în ultima ei realitate, codificată ca ritualul ceaiului la japonezi. Notă de culoare poţi introduce dacă eşti tâmpit sau dacă ţi se strică ceva.

Unde e înghesuială şi dacă eşti tâmpit iese cu coliziune. Deşi marea e atât de mare, loc ar fi destul,

vapoarele se ciocnesc destul de des. Chiar dacă nu îţi vine să crezi.

Un puntist după ce a făcut cartul 0 – 4 s-a dus şi s-a culcat. Numai ce adormise mai profund bietul om că au fost loviţi de o navă mare şi luaţi în proţap. Trezit de zguduituri, omul s-a sculat încă dormind s-a uitat pe hublou şi văzând nava lui însăilată în prova ăluia mare, ferm convins că doarme şi visează, s-a culcat la loc. De abia în câteva minute, când au început să sune alarmele, s-a trezit ca lumea. Fiecare crede că moartea, bătrâneţea şi accidentul este ceva ce se întâmplă numai altora!

Biliard pe mare

Suntem predestinaţi a ne ciocni pe mare! Cum-necum statistica demonstrează fără tăgadă: anual este avariat prin coliziune fiecare al cincisprezecelea vas din flota mondială. Un blestem şi un paradox al marilor întinderi oceanice. Coliziunea este totdeauna rezultatul unei intercondiţionări complexe de factori obiectivi şi subiectivi.

Marele Hipocrat, părintele medicinei, cel al cărui jurământ îl utilizăm şi astăzi, iar ideile sale sunt devenite premoniţii confirmate, a arătat că „Bolile, ca şi faptele oamenilor, sunt rezultatul concomitenţei mai multor factori cauzali”. Acelaşi lucru se poate spune şi despre coliziune.

Factori obiectivi sunt dificultăţile navigaţiei, în condiţii de vizibilitate redusă, ceaţă, scule de navigaţie insuficiente sau defecte.

Factorii subiectivi sunt inconştienţa, beţia, incompetenţa ca şi incapacitatea de a lua decizii în situaţii limită de risc.

Contextul ideal de risc: zone de navigaţie intensivă, vizibilitate redusă, navigaţie cu viteze mari.

Între iniţierea unei manevre şi rezultatul ei trece un interval semnificativ de timp: inerţia unei nave nu se poate compara cu inerţia unui automobil. Marea nu este şosea. La o navă de 200 de mii tdw punând maşina pe stop, viteza se reduce la jumătate după 10 – 20 de minute, iar nava se imobilizează de abia după o oră. Chiar dacă maşina este

pusă pe „înapoi” nava poate fi oprită numai după 10 – 20 minute timp în care ea parcurge 2 – 2, 5 mile.

Experimental, cu un tanc petrolier de 213.000 t.d.w. s-a demonstrat că schimbarea direcţiei de deplasare cu 30 – 60 grade necesită 2 – 5 minute, timp în care nava (ce se deplasează cu viteza de 15 noduri) parcurge 5 – 12 cabluri.

Încă din secolul trecut coliziunile au devenit o problemă majoră a navigaţiei. După statistica oficială, a Amiralităţii Britanice, numai în deceniul 1854 – 1864 s-au înregistrat 2344 coliziuni ale navelor comerciale.

Şi atunci s-a alcătuit o colecţie de „răspunsuri şablon” la situaţii tip, care să coreleze şi să precondiţioneze pe cei ce se repezeau unul în altul. „Regulile de prevenire a coliziunii navelor pe mare” au fost elaborate în 1863 şi se aplicau navelor Franţei şi Angliei. Regulile au funcţionat până în anul 1907 şi în primii 10 ani de la elaborarea lor la ele au aderat încă 30 de state. De ce este nevoie de şabloane? Psihologii au demonstrat că gândirea umană este de fapt stereotipă, standardizată şi deseori din această cauză decizia este contrară variantei optime.

În condiţii de risc de obicei soluţiile şi deciziile se grupează în jurul unei axe ce poate fi numită „vectorul gândirii inerţiale”, locul geometric al standardului.

De obicei soluţiile optime sunt departe de zona vectorului inerţial şi nu intră în considerare. Care este riscul şablonului? Citându-l pe Socrate „Omul ştie ceea ce este bine, dar face ceea ce este rău”, V Abciuk descrie câteva catastrofe maritime, petrecute prin dominaţia stereotipului asupra „binelui”. Căci în materie de stereotip, răul este involuntar, cum se spune cu un cuvânt, azi la modă, implementat.

Când din întuneric au apărut cele două nave, nava germană de linie „Elba” şi cargoul englez „Krati” nemţii au comandat „Stop” şi „Totul înapoi”, iar englezii „Bandă dreapta”. Rezultatul: Prova cargoului a pătruns în unghi drept pe o adâncime de 3 metri făcând un orificiu de 5 x 7 metri în corpul pasagerului german; acesta s-a răsturnat

după 25 de minute pe babord şi s-a scufundat cu pupa înainte ducând cu sine 300 de vieţi omeneşti.

Două nave germane „Gheiser” şi „Tringvalla” s-au întâlnit în ceaţă, venind din sensuri diferite. Ambele nave au comandat „Stop” apoi una „Bandă dreaptă” şi cealaltă „Bandă stângă”.

„Tringvalla” a pătruns perpendicular în bordul „Gheiserului” tăindu-l practic în două; această navă s-a scufundat după 7 minute producând 100 de victime.

Nava canadiană de pasageri „Empress of Ireland” 20 de mii t.d.w. Încercând să evite coliziunea în ceaţă cu nava norvegiană „Storsad” a executat „Totul înapoi” pentru maşină şi a pus timona în „Bandă dreapta”. Totuşi prova vasului norvegian a lovit tribordul pasagerului la un unghi de 35° pătrunzând 5 metri în corpul lui. Pasagerul s-a scufundat după 17 minute, numărul victimelor depăşind mia.

Învăţăminte din aceste accidente şi altele similare:

Oprirea maşinii sau „Totul înapoi” duce la pierderea manevrabilităţii vasului. Punerea cârmei pe bandă (Totul) stânga sau dreapta face ca coliziunea să se producă sub unghi drept cu efecte dezastruoase.

Dezîncastrarea după ce cele două nave se compactează una în alta este de asemeni un factor de facilitare a scufundării (aşa cum uneori scoaterea cuţitului din răni e un factor al hemoragiei).

Soluţia? Dacă tot gândim în standarde, să elaborăm un număr suficient dintre acestea şi mai ales să fie comune. Să transformăm handicapul în avantaj.

Totuşi se pare că nici această cale nu ne oferă certitudini. Numai în 1881 (regulile au fost adoptate în 1863 şi aproape general utilizate din 1873) după datele Departamentului de stat SUA, pe mare au pierit 2193 de vase din care 205 prin coliziune.

Regulile de evitare ale coliziunilor pe mare au fost şi sunt periodic revizuite, în 1972 a avut loc ultima revizuire la care au participat 273 experţi din *46* de ţări. În timp au apărut norme stricte de dotare ale vaselor cu instalaţii de

avertizare şi urmărire.

A

În 1969 Organizaţia Maritimă Internaţională (IMO) a hotărât ca pe toate navele cu peste 1600 tone să fie montate instalaţii radar.

În 1978 a apărut obligaţia pentru vasele peste 10.000 tone de a avea două instalaţii radar. În zonele cu trafic intens şi dificil s-au introdus benzi de separaţie ale traficului, pe sensuri, ca pe şosea. Au apărut radare anticoliziune, cu calculator, urmărind concomitent mai multe „ţinte" şi avertizându-te asupra pericolelor potenţiale.

Regulile de evitare ale coliziunilor arată:

Articolul 7 pet. a – Nava trebuie să utilizeze toate mijloacele în funcţie de condiţii şi circumstanţe pentru a stabili posibilitatea riscului de coliziune.

Dacă există dubii privind posibilitatea unui risc de coliziune se va considera că acest risc există.

Aşa cum în justiţie dubiul este în favoarea acuzatului, aici dubiul este în favoarea riscului. Există şi indicaţii privind atitudinea în funcţie de distanţa între două nave:

Circumferinţa aflată la 8 – 12 mile distanţă – zona de evaluare a unei apropieri periculoase.

Circumferinţa aflată la 4 – 12 mile distanţă – zona de manevră pentru evitarea apropierii periculoase a navelor.

Circumferinţa aflată la 4 mile distanţă – zona de apropiere excesivă; dacă în această zonă te apropii de o ţintă vei modifica direcţia brusc cu nu mai puţin de 30 – 50 grade, iar în caz de vizibilitate redusă cu mai mult.

În principiu se face totdeauna dreapta. Pe mare funcţionează de asemeni prioritatea de dreapta.

Toate reglementările sunt complexe şi minuţioase.

De la început însă, din 1863 legiuitorul a prevăzut în caz de pericol iminent şi la modul justificat, prevederile standard pot fi încălcate. Pe apa oceanului partida de biliard este în plină desfăşurare.

Eu şi cu tine suntem de acelaşi sânge

Navigaţia nu este ştiinţă făcuta să aibă

perfecţiune, căci dacă ar avea ar scăpa de orice pericol, cum fac păsările în furtunile de vânt şi peştii în furtunile de pe mare şi în râurile umflate, în care mi-pier".

Leonardo da Vinci

Unul dintre prietenii mei, doctor, discuta odată cu un inginer strivit de dimensiunea morală şi profesională a medicinii.

— Dom'le, grea meserie ai. La mine e simplu, sunt fieroaice, am greşit, pot să repet. La dumneata, ai greşit – a murit.

— Fugi de aici, te înşeli. Dumneata dacă ai stricat fieroaicele trebuie să alergi, să găseşti altele. La mine, dacă au murit unii, vin alţii. Şi nu trebuie să alerg eu după ei, vin singuri.

Trebuie să adaug însă că glumeţul meu prieten era un împătimit meseriaş, sufletist şi săritor şi că gluma lui nu era decât umorul disperării. Orice medic are aleea lui în cimitir. Că aşa e viaţa.

Mi-am amintit de această discuţie pe mare, când ne rupea învârtoşarea apei, când metalul gemea, scârţâia, trosnea şi pe feţele tovarăşilor mei de drum şi destin citeam pânda neliniştii, lupta cu timpul (până ieşim din belea), resemnare temătoare care voia să pozeze în cinism şi oboseala aşteptării. Căci fieroaica zisă vapor stă pe apă în virtutea legii lui Arhimede. Numai că atunci când această apă devine un munte care se prăvale peste tine, lamă de buldozer care bărbiereşte ca la frizer puntea de toate suprastructurile metalice, când nava se îngroapă cu prova, cu râtul, în valurile înspumate de crezi că este submarin, atunci toate se schimbă.

Atunci te ţine la suprafaţă şi în viaţă voinţa omului şi forţa motoarelor. Nava taie valul la un unghi bine stabilit, e o luptă între atotputernicia naturii şi voinţa închegată a omului şi a maşinii. Dar dacă maşina se opreşte, dacă îţi cade „principalul"? Atunci lupta devine execuţie, fieroaica devine victimă, valul te întoarce cu latul şi începe să te legene tare, mai tare, mai tare…

Orice navă are o toleranţă la înclinare clar calculată.
Dată te înclini mai tare…

Marea nu e numai un drum fără pulbere e şi un cimitir fără cruci.

Nava nu e numai o profesie. Nava este o comuniune de soartă. Mark Twain cu umorul lui acid a înţeles-o. El cunoştea apa. Fusese pilot pe Mississippi. Remarca lui: „În orice naufragiu cel mai rău îmi pare de pasagerii de la clasa întâi” nu era decât un rânjet cinic în faţa egalitarismului.

Ţii minte Cartea Junglei? Cum spunea Kipling prin gura lui Mowgli? „Eu şi cu tine suntem de acelaşi sânge”.

Putem s-o spunem aici pe navă, altfel.

Eu şi cu tine suntem în aceeaşi barcă.

Comandorul Bibi Costăchescu, comandant de submarin, erou naţional, a fost unul din foarte puţinii (doi-trei) care au intrat cu submarinul într-un port inamic în timpul războiului (Costăchescu în Odessa).

Acestui om Constanţa nerecunoscătoare nu a ştiut să-i dedice o stradă dacă nu un bust.

As al războiului pe mare Costăchescu ar trebui să rămână în memoria noastră şi pentru altceva decât curajul, măiestria, patriotismul său: omenia sa. Se povesteşte că Bibi stătea lungă vreme cu ochiul lipit de vizorul periscopului privind vasele ruseşti.

— Lansăm dom comandant?

— Mai stai. Băi săracii, o fi având şi ei copii, îi aşteaptă şi pe ei familiile acasă…

Pe unii se pare că Bibi i-a lăsat pur şi simplu să plece. Netorpilaţi. Căci Bibi Costăchescu ştia că pe mare „eu şi cu tine suntem de acelaşi sânge”.

Auf einem seemanns grab da bluchen keine rosen

A

Latet anguila în herbis. În iarbă se ascunde şarpele! spunea latinul.

Deasupra patului, într-o ramă buzunăraş, un text bătut la maşină îmi veghează somnul. Parafrazează în materie de somn celebra lozincă a lui Ilf şi Petrov despre

băut:

„Nu bea, căci în stare de ebrietate poţi îmbrăţişa pe duşmanul de clasă”.

Iată în ordine meniul ce mi-l propune:

— Rol de abandon al navei

— Rol de incendiu

— Rol gaură de apă

— Rol om la apă

Iar pentru desert ce-ţi mai oferă imaginaţia.

*

* * *

Ianuarie 1989. M/N „Filioara”. Traversare de iarnă a Atlanticului, spre Statele Unite.

O noapte de bulău urât cu înşurubări, fente, fiţe dar în care am dormit excelent. Mai bine să fii legănat în ritmul altuia (bulăul) decât în ritmul propriilor tale nevroze. La prânz ospătarul varsă pe jos perişoarele şi, după ce şterge, pe suprafaţa uşor lunecoasă la o bandă mai ţeapănă patru inşi se compactează cu fotoliile unul în altul ca mărgelele împinse violent pe o aţă.

Mecanicul I care are cabina la nivelul punţii i-a umplut-o valul cu apă: uitase hubloul deschis. Afară se aude cum plesneşte vântul. Mă legăn cu scaun cu tot dreapta-stânga. Din când în când, hârşind, perdelele o iau din loc pe şină şi aud cum cloncăne ceştile în sertar şi se înghesuie umeraşele unul în altul în dulap. Stau atent fixat cu ochiul la lampa cu picior la fiecare fentă mai obraznică, mi-e frică să nu o văd pe jos, că becuri nu avem. Vaporul mi se zbate sub fund. Paharul masiv, de sticlă grea, cu NAVROM şi vaporaşul pictat pe el a luat-o razna pe melamina mesei lăsând în urmă o dâră groasă de ness.

La masă ne întâlnim cu toţii, cei patru ocupanţi – comandant, căpitan, şef mecanic şi eu. Şeful mecanic este o apariţie în ultimul timp mai rară, suferă de rău de mare şi cam sare mesele.

Ni s-a îndoit sau nu axul?

Este vorba despre axul elicii. N-ai ax, n-ai elice; n-ai elice… Axul are 3 puncte de sprijin, doi cuzineţi şi gaiacul,

un fel de diafragmă de lemn exotic foarte dur care se umflă în contact cu apa. Este şi punct de sprijin şi separare a axului de apă. Un fel de dop. Ceva nu e în regulă. Nu e prea clar, ori s-a îndoit axul, ori a plesnit gaiacul. Vom vedea în port la americani. Nu de alta dar trebuie să traversăm oricum, n-avem ce face, suntem la mijloc de drum.

Gaiac! N-am auzit de ăsta în viaţa mea! Să am ghinionul să o încurc tocmai din cauza unui gaiac?

Că e rost de încurcat, cât sunt eu de afară cu tehnica, am priceput-o. Discuţia între stăpânii navei (tripleta de aur comandant-secund-şef mecanic) devine din ce în ce mai interesantă.

— Şi dacă ne lasă aici, în plină mare?

— Vin remorchere de la Bermude. Vin în două zile.

— Pe dracu'!

— Las că dacă fac 20 de mile pe oră, vin.

— Tu ai auzit cum face noaptea castelul? Ia ascultă. Ce-ar fi să se rupă?

Intervin şi eu, naiv şi foarte-foarte îngrijorat. Pe bune.

— Chiar poate să se rupă?

— Pe valul ăsta, nu. Dar în Atlantic sunt valuri şi de 25 de metri. Şi dacă te plesneşte ăla în castel, cine ştie... A fost un mineralier de-al nostru de 25 – 30.000 de tone. Ăla are 180 de metri. Făcea Brazilia. Şi l-a plesnit un val şi i-a scos toate geamurile din comandă. Ca o palmă care scoate dinţii.

Peste noi toţi pluteşte spiritul lui „Sadu” înecat recent în gura portului Constanţa.

*

* * *

Exerciţiu. „Rol de abandon” în Oceanul Indian. Este obligatoriu la orice voiaj. Sub un soare de plumb, îmbrăcat în oranjul vestei de salvare (pe care iniţial am pus-o invers, cu dosul în faţă), cu geanta de muşama cenuşiu cazon cu cruce roşie pe umăr, îmbrăcat în pantaloni pregătiţi din timp urc pe puntea bărcilor.

Mi-am pus pantalonii peste slip deşi e cald de plesneşti deoarece exerciţiul de salvare mi-a fost comunicat în prealabil, scurtcircuitând efectul de surpriză de către căpitan dar comunicat cu un aer oleacă oficial: omul când era vorba de aşa ceva nu mai era pus pe glumă.

— Doctore, să-ţi pui în cap şi o bască sau o cipilică.

— Lasă dom'le că-i cald, ce să caut cu cipilică în cap.

— Nu de frig, de soare. Că faci insolaţie, apa e suprafaţă radiantă. Faci insolaţie şi te cureţi. Îţi coagulează creierul.

Fac câteva poze, mă distrez dar distracţia se cam sparge. Lansarea bărcii de salvare este un eşec cras.

Comandantul înciudat, nervos, cu aspectul unuia care merge în ţoale de zile mari la concert şi calcă într-un rahat:

— Chiar nici de viaţa noastră a ajuns să nu ne mai pese!

— Dăm cu maglavais pe o faţă putredă!

Culmea, toţi cu aerul unor indivizi care asistă la ceva ce nu îi priveşte şi aflaţi în faţa unei scule pe care nu o cunosc.

Oricum chiar dacă lansau barca tot degeaba. Motorul de la barcă nu merge. Nu mergea de la început, de la plecarea în voiaj, dar s-a acceptat situaţia, altul în loc nu aveau şi altfel pierdeau navlul, încărcătura.

Bunule Dumnezeu ai grijă de noi!

Vesta de salvare e o realitate cum zice marinarul „cu dus şi întors”. Odată ce ai căzut în apă vesta tinde brutal să iasă la suprafaţă. Ori cum vesta nu e niciodată solidară cu corpul, joacă. Dacă cazi de la înălţime, de exemplu sari din comandă şi deci ai energie inerţială, tu o iei în jos şi ea invers.

Rezultatul este că vesta te poate lovi brutal în falcă şi poţi să leşini sau chiar îţi poate rupe gâtul; aşa că trebuie să o ţii cu o mână fixată de subţioară sau chiar să tragi cu amândouă mâinile de ea în jos.

*

* * *

Nostromul, domnul Costăchescu, figură pitorească a navigaţiei române şi purtând un nume de familie celebru, prin faptele de arme ale rudei sale îndepărtate, comandantul de submarin Bibi Costăchescu. S-a foit pe toate mările lumii, a văzut ce nu-ţi imaginezi.

Eram în Marea Marmara, stopaţi pentru mici reparaţii lângă insula ce poartă acelaşi nume. Morţi am văzut destui, accidentele sunt pâinea mea zilnică din spital. Nu ideea de accident m-a impresionat ci cutremurarea, enorma tensiune emoţională a povestirii acestui om care văzuse atâtea. Şi totuşi...

— Era în 1964. (Ştia exact şi ziua). Eram cu „Brăila". Ora 5 şi jumătate dimineaţa. Un nor de ceaţă. Peste 3 minute era vizibilitate perfectă. Dar în astea 3 minute am tăiat un italian. L-am luat din plin.

— A murit cineva?

— Telegrafistul. 18 ani. Se pare că **l**-au lăsat acolo să moară. Comandantul naviga cu nevasta. El 62 de ani, ea 30. Trăia cu telegrafistul. Oricum, uşa îi devenise tavan. Tată-său murise cu 6 luni înainte, pe o navă a aceleiaşi companii. E JOS, UNDEVA SUB NOI ACUMA.

Se scutură. Dă-o-n colo, să nu mai vorbim de asta.

*

* * *

...Cum ia foc vaporul doctore?

Dacă ţevile pişă, atâta trebuie să cadă oleacă de motorină pe eşapament. Asta-i.

„Făurei"-ul pe care navighez tocmai a ieşit din şantier: a luat foc, arzând până la tablă, cabina comandantului. A luat foc în port, de la un scurtcircuit.

Discuţie în comandă, noaptea, despre instalaţii electrice improvizate:

— Nu merge. Pe uscat mai merge. Dar aici e vibraţie, tot felul de solicitări. Cu focul pe mare nu te joci. Şi apoi ai auzit vreodată să ia foc un vapor travers Singapore? Nu dom'le, iau foc noaptea, pe bulăuşi cât mai departe de porturi... De incendiu poţi muri în multe feluri. Odată s-a aprins una din navele noastre aflată în port, la cheu. Afară

era minus 19°C. Pe culuar erau flăcări şi fum. Nu aveai cum să ieşi din cabină. Venind pompierii, unul din cei blocaţi într-o cabină a deschis hubloul. Până atunci omul, calm, deştept, l-a ţinut închis, ca să nu facă tiraj. L-a deschis probabil sperând că pompierii o să-i întindă o tendă ca să poată sări. Pompierii însă zeloşi i-au băgat apă pe geam. După două ore a fost găsit mort în cabină cu extinctorul în braţe şi cu un strat de gheaţă de doi centimetri pe el, jetul consolidat în gheaţă a furtunului pompierilor.

Amicul Ciobi mi-a furnizat şi termenul – glazurare.

— Uneori e mai bine în apă, rezişti mai mult. Unii pe plută au murit mai repede. A îngheţat valul pe ei. S-au glazurat.

Focul este ceea ce sperie cel mai tare pe mulţi dintre noi. Contradicţie uluitoare a logicii, de a pieri în flăcări pe apă.

Dom’ Costăchescu, vechi şef de echipaj:

— Dar cel mai rău e doctore, incendiul… Melamina asta din cabine arde mai dihai ca benzina. Cine a fost deşteptul care a pus-o, nu ştiu. Înainte cabinele se căptuşeau cu lemn ignifugat.

Cu mulţi ani în urmă, când eram tânăr, am luat dintr-un port, de la o tarabă (în Spania să fie?) o ilustrată cu o navă care arde în larg… O am şi acuma.

Georges Blond vorbind de marea armată a celor pieriţi pe mare arată că şi în zilele noastre la bordul bărcilor de salvare mor mii de oameni şi asta fără a socoti pe cei ce dispar fără urmă în naufragiu. Numitorul comun al tuturor celor ce s-au salvat: frica, foamea, setea şi disperarea care a înlocuit speranţa.

Foamea şi setea nu sunt – în mod straniu – principala cauză a morţii în barca de salvare. Există statistici mari căci din păcate naufragiul nu este atât de excepţional pe cât ar părea într-o lume a triumfului tehnicii.

Până la războaiele punice, războaie cu marea putere maritimă a fenicienilor colonizaţi în Mediterana de vest, romanii considerau marea ca pe o „păşune a nebunilor”.

După ce Mediterana a devenit lac roman, ombilicul sau axa acestui imperiu, părerea a fost abandonată. Nu pentru că a naviga era mai puţin periculos dar pragmatismul dădea un alt preţ vieţii. Via est vita. Drumul este viaţă. Viaţa naţiunii e mai de preţ ca viaţa omului. Oasele acestuia au podit calea imperiilor şi a civilizaţiilor. Evul mediu a navigat sub deviza: „Navigare necesse est; vivere non necesse".

Se navigă nu pentru că nu este periculos ci pentru că este necesar. Marinarii sunt mercenari ai necesităţii. Mercenariatul lor nu este un târg al cărnii contra profesie ci o danie în sânge plătită Drumului, unul din stâlpii condiţiei umane, unul din fermenţii societăţii. În anul 1967 prin avarii, coliziuni şi furtună au pierit în lume 163 de nave comerciale cu un TDW de 746833 tone.

S-a văzut că pe cei ce au totuşi norocul să ajungă în barca de salvare (că până aici pe o navă ce piere e un drum lung!) îi aşteaptă înainte de foame şi sete, soarele şi frica.

„Soarele şi frica, iată principala cauză a pieirii oamenilor pe întinderile mărilor. Soarele poate omorî un om într-o singură zi, iar frica îl distruge cu încetul pe dinăuntru". W. Willis – Cu pluta peste ocean.

Cu căldura te poţi lupta prin metoda foarte veche a evaporării. Se ştie că dacă un vas de apă este suficient de poros ca să nu piardă apa dar să-i permită „perspiraţia" – evaporarea prin perete, vasul devine un mic fabricant de răcoare – ţine apa rece într-însul. Dacă reuşeşti să înmoi hainele în apă, evaporarea ei îţi va oferi ceva protecţie. Nu prea mare.

„La o temperatură de 27 – 31°C hainele ude scad în timpul zilei transpiraţia cu 83%. În acest fel în absenţa umbrei poţi prelungi la până de două ori supravieţuirea omului în deşert". (E. Adolf)

Căci dacă ţi-e cald, transpiri. Omul tinde să-şi menţină constantă temperatura corpului. Este una din condiţiile supravieţuirii sale. Dar o plăteşte cu mecanisme care pun în joc o altă constantă a cărei încălcare este sancţionată tot cu pedeapsa capitală: cantitatea de apă din

organism. Schimbi căldură contra apă, iar apă în cazul în care nu ai ce să bei înseamnă viaţă. Te răceşti cu preţul propriilor tale zile de supravieţuire. Căci s-a demonstrat – dacă bei apă de mare mori mai repede decât dacă nu ai bea de loc. Dar dacă nu bei de loc? Dacă pierzi apa devii astenic, respiri rapid şi superficial, capul ţi se învârte, pulsul devine rapid. Dacă pierderea de apă este mai mare de o zecime din greutatea corpului apar delirul, vărsăturile, greaţa, tulburări la înghiţire, furnicături. Iar când pierderea atinge 15 – 20% orice speranţă este pierdută.

Roşul este culoarea sângelui, culoarea hematiei, culoarea pigmentului din globului roşu ce transportă oxigenul. Culoarea roşie este culoarea emoţionalităţii la pierderea de sânge. Totuşi date recente (şi aceasta a fost o mare cucerire a medicinii) arată că funcţional sângele e în primul rând apă şi în al doilea rând hematie. Poţi suporta bine o anemie avansată, suporţi foarte greu pierderea de volum sanguin.

Dacă apă de mare nu poţi bea cu ce poţi totuşi să te ajuţi? Apă de ploaie, dacă dă Dumnezeu. Să strângi rouă. În Creta celui de al treilea mileniu înainte de Cristos, marea putere maritimă a epocii, sursa de apă de pe nave era blana de oaie ce condensa umiditatea atmosferică. Cu suc de peşte stors dacă reuşeşti să-l prinzi. Cu sângele colegului de nenorocire; s-au întâmplat şi chestii de felul ăsta.

O soluţie ar fi desalinizarea apei, să separi sarea de solvent. Aşa ceva există, s-a inventat. Într-o sferă gonflabilă de plastic transparent se întinde o pânză neagră pe care din rezervor cade în picături rare apă de mare. Evaporată de soare apa condensată se strânge într-un alt rezervor. Într-o zi fără nori această sculă poate furniza un litru de apă. Alţii au realizat schimbători de ioni, răşină ce precipită sărurile şi furnizează apă mai mult sau mai puţin potabilă.

O fi! Eu unul am făcut ceva drumuri şi n-am văzut nici pe una nici pe cealaltă.

În ceea ce priveşte peştele întâi trebuie să-l prinzi. Ca să-l storci trebuie să ai ce. Pe urmă există riscul să storci sau să mănânci ceea ce nu trebuie. Sunt destule specii de peşti a căror carne, ficat, icre sau lapţi sunt toxice. Peste 300 specii de peşte conţin o toxină puternică, sagvatera. Trebuie în principiu să te fereşti de peşti cu formă neobişnuită (rotundă sau în colţuri), cu pielea groasă osificată, acoperiţi cu spini sau plăci dure, cu gură ce aminteşte ciocul de papagal, cu orificii branhiale mici, fără înotătoare pe burtă sau numai cu înotătoare foarte mici.

Pieirea navei, loc geometric al solidarităţi umane? Puţin probabil.

Din povestirile lui John bucătarul, intelectual subţire, om deştept cu spirit de observaţie şi interes pentru viaţă:

„Ne-am dus după corali, în Sumatra. Ne-am dus cu barca. Ne-am luat răngi, topoare dar nu şi cizme: care în şlapi, care în papuci. Ne-am tăiat îngrozitor la tălpi. Nimic nu taie aşa cum o face coralul. Sângele curgea şiroaie. Eu am renunţat şi m-am băgat în barcă. Atunci l-am văzut. Nu era prea mare, se vedea după înotătoare. Simţise sângele şi dădea târcoale. Când am strigat „rechinul” să-l vezi pe marinarul român. Doamne fereşte să trăim un rol de abandon. Fiecare trăgea de celălalt să se urce el primul în barcă.

Barca se clătina ca altceva...”

Pe cine să te bazezi? Pe Dumnezeu?

Am auzit pe mare o mică povestioară. O vând cum am cumpărat-o:

Un cocoşat trecând noaptea printr-un cimitir aude o voce cavernoasă:

— Cine eşti? Şi ce ai în spate?

— O cocoaşă.

— Ţi-o iau.

Şi îl îndreptă pe cocoşat. Auzind de întâmplare un şchiop se duce şi el în cimitir. Noaptea. Şi într-adevăr aude o voce, dar o voce iritată:

— Cine eşti? Şi de ce tragi piciorul?

— Sunt şchiop.

— Atunci, na-ţi în mă-ta şi-o cocoaşă…

Dumnezeu? Ce ţi-e scris în frunte ţi-e pus. Mai degrabă este vorba să îţi accepţi soarta cu demnitate, că oricum tot aia este.

În noaptea de Crăciun 1943, în întunericul nopţii polare, pe ceaţă groasă, în apropiere de Capul Nord al Norvegiei, s-a scufundat nava de linie germană Shamhorst. S-a scufundat luptând cu un inamic strivitor superior şi care în plus îşi dirija tirul prin radar, ceea ce nemţii nu posedau.

Din 1968 de oameni au fost salvaţi 36.

Din cei ce s-au aflat în mare niciunul nu a ţipat şi nu s-a lamentat. Iar cei ce au ajuns pe plutele de salvare cântau:

Auf einem Seemanns grab Da bluchen keine Rosen!

Pe mormântul marinarului Nu înfloreşte niciun trandafir.

De la colţii dragonului la Marea Diavolului

Omul înfruntă marea, o suportă sau i se supune? De toate câte puţin. Marea este o meserie, un destin, o soartă, mai mult decât bănuieşti sau poţi bănui. Soarta are multe feţe, unele cunoscute – prietenoase sau ameninţătoare – şi altele pe care nu i le cunoaştem. Cel mult putem să le bănuim.

Omul ca şi Planeta are o realitate secundă pe care o ştim, nu ne-o putem explica, căreia ne supunem şi existenţa căreia este parcă anume făcută să potolească orgoliile şi vanităţile ştiinţifice. Omul este brăzdat de meridianele energetice, cunoscute de mii de ani de chinezi, utilizate de acupunctura şi neexplicate nici astăzi.

Pământul este acoperit de o reţea de radiaţii – reţeaua geobiologică a Terrei – benzi de 20 de centimetri lăţime organizate pe direcţia nord-sud şi est-vest. Benzile au fost evidenţiate de un elveţian Hartman, măsurarea câmpurilor a fost pusă la punct de Institutul elveţian de geobiologie; polonezul Rutkevici a găsit că distanţa între aceste benzi de radiaţii este cam de 2 – 2, 5 metri în

funcţie de zona geografică şi după cum este vorba de nord-sud sau est-vest. În România au fost cercetate de un profesor de la Politehnica bucureşteană, Alexandru Măruţă.

Animalele simt acest câmp şi se situează în raport de acesta.

Câinii, bovinele fug de nodurile de intersecţie ale benzilor de radiaţii; pisicile le agreează şi le caută. Roiurile de albine caută nodurile, vaca pusă pe un nod va pierde în greutate şi va da mai puţin lapte. Dacă un acvariu este străbătut de o astfel de bandă de radiaţie peştii fug în zona neutră a acvariului.

Dar omul? Omul dacă stă între 2 până la 15 ani într-o astfel de radiaţie poate face tot felul de boli şi suferinţe.

În afara acestui câmp fix, grătar de radiaţii, omul este supus influenţei profunde a câmpurilor magnetice generate de apa în mişcare. Este vorba atât de apele de suprafaţă cât şi de cele subterane. Câmpul magnetic propagându-se în special pe verticală este puternic penetrant în materiile solide. Radiaţii generate de fluxuri de apă subterană aflate la mare adâncime ajung la suprafaţa solului şi se simt până la etajele superioare ale clădirilor înalte.

Încă din timpul Chinei antice erau cunoscute aceste radiaţii pe care chinezii le numeau „colţii dragonului”.

Păsările nu-şi vor face niciodată cuib pe casele aflate sub influenţa unor astfel de câmpuri (de aceea barza pe casă aduce noroc), şoarecii nu se vor stabili în subsolurile lor.

Omul, care nu le simte, dar este influenţat, poate plăti foarte scump. De exemplu, frecvenţa extrem de mare a cancerului în anumite zone din Paris a fost explicată prin mişcarea apei subterane în acele zone. Date despre aceste câmpuri magnetice generate de apa în mişcare au adus Freiern von Pohl (Elveţia 1929), Labet – Belgia, Durant, Lagarde – Franţa.

Dar marea ce este? Apă în mişcare, curenţi verticali, curenţi orizontali, zbucium al apei înfruntând aerul

dezlănţuit.

Marea este o veşnică goană a apei în apă, o dezlănţuire fără de sfârşit, o lume a mişcării chiar şi atunci când pare încremenirea însăşi. Ce influenţă are această lume asupra omului de pe navă? Nu ştim. Ştiu numai că mulţi din cei cu care am navigat erau bolnavi, ulceroşi, le cădeau dinţii, dormeau greu, pe piele le înfloreau tot felul de blestemăţii. Ce efect a avut înlocuirea vasului de lemn cu cel de oţel asupra marinarului? Nu ştim.

O viaţă petrecută în colţii dragonului dar dragonul muşcă în tăcere şi nu se arată celui neştiutor. În tot cazul „ecologia necunoscutului” care joacă la ruletă viaţa marinarului îl face rar câştigător. De obicei el este cel care pierde şi deseori nici nu ştie.

Triunghiul Bermudelor? Realitate sau ficţiune?

Dar Marea Diavolului? Undeva între Japonia şi Filipine, această zonă, tot un triunghi, se află exact la antipodul triunghiului Bermudelor.

Dacă printr-un glob pământesc treci o andrea prin Bermude şi centrul Pământului ea va ieşi în Marea Diavolului. Marea Diavolului este oficial considerată de japonezi ca o zonă periculoasă pentru navigaţie. Aici navele dispar. Pe hărţile lor de navigaţie, zona este înconjurată cu o dungă roşie. În 1955 a fost, aici, trimisă în misiune de investigare nava oceanografică „Cale-Maru 5”. Nici astăzi nu se ştie nimic despre soarta ei. În această zonă nu întâlneşti balene, delfini, nici păsări. Unii marinari, speriaţi de avitaminoză utilizau grâul încolţit. Boabele de grâu, spălate cu apă călduţă, întinse pe o farfurioară, erau acoperite cu tifon jilav. După 24 de ore încolţeau, erau spălate, amestecate cu miere şi luate dimineaţa pe burta goală. Aşa s-a constatat, în mod sigur şi repetat, incredibilul – nici în Marea Diavolului, nici în triunghiul Bermudelor, seminţele nu încolţesc. De ce? Nu ştim.

De fapt ştim foarte puţin despre lumea care ne înconjoară. Nişte ruşi de la laboratorul „Inversor” au emis ipoteza că nucleul pământului are forma şi proprietăţile

unui cristal în creştere influenţând absolut toate procesele naturale de pe planetă. Acoperind globul cu 20 de triunghiuri echilaterale autorii au obţinut „nodurile” şi „coastele” sistemului. Ei bine, nodurile reprezentau toate focarele vechilor culturi şi civilizaţii, iar de-a lungul coastelor sau paralel cu ele se întind faliile, rupturile scoarţei terestre şi crestele medio-oceanice.

Mai mult, în nodurile sistemului s-au situat toate centrele anomaliilor câmpului magnetic terestra, ca şi centrele de maxim şi minim ale presiunii atmosferice. Tot acolo se află şi zonele ce generează constant uragane. Nodul 18 al sistemului este lângă insulele Bahamas; nodul 14, la sud de Japonia corespunde Mării Diavolului.

Tulburător? Desigur.

Iadul şi Raiul ca două topusuri diferite, ca destin de spaţiu, se întrupează. Nimic nu este asemănător, o soartă ascunsă ne stă deasupra.

Numai prostul poate fi fericit pe lumea asta.

Arhimede ne garantează viaţa dar ne prezice şi moartea

„Greutatea unui corp plutitor este egala cugreutatea volumului „de apa” dezlocuit de el iar volumul lichidului deplasat este egal cu partea corpului plutitor scufundată în lichid”.

Principiul flotabilităţii (denumit de anglo-saxoni „the p „inciple ofbuoyancy” – principiulgeamandurii), cea mai mare dintre descoperirile lui Arhimede, nuitematician şi inventator grec 287 – 212 înainte de Cristos”.

Hieron II, tiranul cetăţii Syracuza de pe ţărmurile Siciliei era preocupat dacă cel ce urma să-i facă o coroană l-a furat sau nu, dacă ceea ce urma să poarte pe cap ca semn al demnităţii sale era făcut din aur sau dintr-un amestec. Tiranul a apelat la marele Arhimede ca să rezolve dilema fără să-i strice coroana. În timp ce era în baie Arhimede şi-a dat seama că de fapt nu se scufundă ci pluteşte între două ape. Fulgerat de concluzie, a strigat: Evrika! Am găsit! Cuvântul a rămas în istorie.

Iar de la Arhimede ne-a rămas legea că un corp scufundat în apă pierde o parte din greutatea sa egală cu greutatea volumului de apă dezlocuit.

Principiul lui Arhimede explică un paradox al bunului simţ, realitatea navelor de astăzi – munţii de fier plutind pe apă. Fieroaica nu se duce la fund deoarece volumul său este suficient de mare încât greutatea ei este contrabalansată de greutatea volumului dezlocuit al apei.

Volumul dezlocuit va avea o greutate diferită în funcţie de densitatea apei. Unele mări sunt mai „dulci”, oceanele mai sărate. Vaporul se înfundă mai mult sau mai puţin în funcţie de salinitatea apei, cea care-i dă densitatea. De unde continua bătaie de cap a puntiştilor, ofiţerilor cu navigaţia de a estima pescajul probabil. Căci în fluvii vaporul „se lasă” şi la apă mică poate să dea de fund sau să se pună pe uscat.

La mijlocul secolului trecut un ziarist englez Samuel Plimsoll (1824 – 1898) care şi-a câştigat renumele de „prieten al marinarilor” fiind permanent preocupat de soarta omului plecat pe ape a impus o aplicaţie practică a legii lui Arhimede la exploatarea navei. Linia albă de pe ambele borduri ale unei nave poartă numele său, „semnul lui Plimsoll” şi reprezintă afundarea maximă admisă pentru o navă. Acest semn are patru ipostaze: pe bordul navei sunt figurate pescajul maxim pentru apă sărată, apă dulce şi în două variante climatice, vara şi iarna.

Luând în consideraţie salinitatea variabilă a apei s-a luat ca cifră de calcul o densitate a apei de 1 g/cm^3. Tot legea lui Arhimede a permis să se înţeleagă şi de ce dispar în oceanele lumii nave în condiţii misterioase, fără să lase nicio urmă. Anii din urmă au revelat un nou blestem ce atârnă deasupra celui plecat pe mare: să te duci ca bolovanul, cu vapor cu tot, pe fundul apei. Apa nu te mai ţine. Emisia violentă de gaze, de obicei bioxid de carbon sau metan, poate, datorită concentraţiei foarte mari a acestora, să reducă densitatea apei cu 20 – 30%. Explicaţia acestei „bolboroseli” mortale – atât pentru nave cât şi pentru avioane zburând la mică înălţime – a fost propusă

între alţii de Richard D. Mackiwer în „Buletinul asociaţiei geologilor-petrolişti americani”. Cheia sunt hidraţii gazoşi; fenomenul a început să fie cunoscut şi înţeles de prin anii 1960. Gazele naturale pot forma în scoarţă zăcăminte aflate în stare solidă de hidraţi gazoşi, un volum de apă în stare de hidrat putând lega 220 volume de gaz. Zăcămintele sunt sub permafrost, pământurile nordice veşnic îngheţate dar şi sub fundul oceanului mondial unde presiunile ating 20 – 30 MPA. O particularitate a acestor zăcăminte este trecerea lor violentă din stare solidă în stare gazoasă la creşterea temperaturii, scăderea presiunii sau în prezenţa unui catalizator. Aceste condiţii pot fi realizate în regiuni active vulcanic şi tectonic. După Mackiwer hidraţi gazoşi se pot forma şi în grosimea apei, la adâncimi de sute de metri în funcţie de temperatura apei. Asemănător gheţii obişnuite aceşti hidraţi pot forma bolţi destul de rezistente sub care se acumulează uneori gaze naturale eliberate de pe fundul mării. Dacă bolta plesneşte brusc gazul ţâşneşte la suprafaţă sub forma a nenumărate băşici.

Un efect asemănător ar putea avea după unii şi contactul magmei fierbinţi cu apa de mare cu formarea intensivă de vapori.

Un lucru este clar şi trist: Harta întocmită de Mackiwer a arătat similitudinea topografiei „zonelor de maximă dispariţie fără urme” a navelor maritime cu zonele în care se află zăcăminte de gaze la mică adâncime sub fundul mării.

La sfârşitul lui 1944 un distrugător sovietic în apropierea Crimeei a dispărut în mod inexplicabil. A intrat într-un nor şi după câteva minute nu mai era nici norul, nici nava de război. Dispariţia a fost „la vedere”, au asistat la ea câţiva pescari ieşiţi cu bărcile în mare. Cazul a fost clasat „strict secret”, pescarii-martori au fost împuşcaţi de NKVD-ul sovietic, pentru siguranţa confidenţialităţii. Faptele au ieşit la iveală de abia după căderea comunismului. S-a vorbit de extratereştri, de OZN-uri... Numai că recent în zonă au fost descoperite zăcăminte de

hidraţi gazoşi.

Se ştie că în mări şi oceane apa se deplasează nu numai pe orizontală, curenţii clasici, ci şi pe verticală. Există prăbuşiri ale apei faţă de care, sub aspectul volumului vehiculat, Niagara este o glumă. Există curenţi verticali ascensionali, aşa-zişii curenţi de upwelling.

În „Enigmele oceanului planetar” Mihai Gh. Andrieş citează cazul unor epave care când apar, când dispar de la suprafaţa apei.

„Răscolirea apelor de către furtună, intervenţia unor puternici curenţi ascendenţi, persistenţa în unele cazuri a unor pungi de aer în magaziile etanşe din cala navelor naufragiate sunt factori ce contribuie, independent sau cumulat, la aducerea la suprafaţă a unor vase scufundate cândva, epave ce plutesc la suprafaţa mării sau în derivă până când, îngreunate, coboară din nou în adâncimi unde le este sortit să rămână”.

Faptul că gravitaţia este relativă a demonstrat-o un fenomen destul de frecvent în zona centrală a Statelor Unite. Tromba de aer, twister, tornado, diverse denumiri ale fenomenului provenind din întâlnirea în Middle West a lumii anglofone cu lumea hispanică din sud, este o imensă pompă aspiratoare naturală care poate transloca corpuri de orice greutate, plimbându-le pe cer kilometri întregi. Există fenomene similare pe mare sub forma unor imense pompe aspiratoare? Se pare că există. Expediţii hidrografice recente au descoperit în Marea Sargaselor, în Oceanul Atlantic existenţa unor vârtejuri gigantice, cu diametre de până la două sute de kilometri. Supusă unor legi generale ale dinamicii fluidelor apa oceanului se comportă similar aerului atmosferic. Deplasarea lineară asociată devierii prin rotaţia pământului crează fenomenul de tip ciclonal. Fizicianii, bazaţi pe aceste descoperiri hidrografice recente a particularizat legea lui Arhimede în zona acestor anomalii, anomalii în măsura în care se abat de la cunoştinţele noastre încă limitate asupra lumii ce ne înconjoară:

„Un corp ce se învârteşte pierde în ansamblu din

greutate în timp ce în centrul de rotaţie greutatea lui creşte cu atât mai mult cu cât este mai mare masa iniţială a substanţei aflate în rotaţie”.

Practic aceasta însemnă că raportul între navă şi volumul de apă dezlocuit este interferat de un al treilea factor, gravitaţia, o constantă în legea lui Arhimede care în aceste cazuri extreme devine o variabilă. Iar vaporul din corp plutitor devine brusc un pietroi prăbuşit spre fundul apelor.

Raportul între navă şi marele anafor circular descris până acum în Triunghiul Bermudelor şi în Marea Diavolului, antipodul său geografic, triunghiul aproximativ format de Hong Kong, Filipine şi Taiwan (dar se pare că un fenomen cu mult mai răspândit) se poate întâlni pus în aceeaşi termeni în naufragiu. Între naufragiatul din apă şi navă intervine fenomenul vârtej.

Nava care se scufundă reprezintă din punct de vedere hidrodinamic un vârtej. Dacă te-ai suit în barca de salvare întinde-o cât mai repede. Cât mai repede înseamnă să porneşti motorul, care nu are foarte mare rezervă de combustibil, dar care îţi permite să fugi în aceste momente critice. La bărcile care nu au motor foloseşti drezina, sistemul de propulsie circulară prin acţionări du-te-vino ca cele de pe drezina de la calea ferată.

Dacă eşti în apă, cu vestă de salvare şi vezi că nava se scufundă rapid mai bine lepezi vesta care te ţine la suprafaţă dar îţi limitează viteza de înaintare în timp ce înoţi. Altfel vei păţi ca mulţi buni înotători de la Dunăre care ajunşi în vârtejuri sunt băgaţi la fund printr-o mişcare de înşurubare descendentă a apei. Dacă eşti bun înotător te laşi în voia forţelor apei până la fund şi acolo încerci să ţâşneşti lateral. Poate scapi. În cazul epavei nu ai nicio şansă. Singura şansă este să o întinzi cât mai repede, cât mai departe. Vaporul care se scufundă îţi falsifică ţie, amărâtului prins în vesta zisă „de salvare”, legea lui Arhimede şi pe altă cale. Citez din amintirile lui Vasile Nedelcu, ofiţer de marină care a trăit în aprilie 1943 torpilarea cargoului „Suceava” lovit de două torpile

lansate de un submarin sovietic.

„Enormele bule de aer care se ridică la suprafaţă din diverse spaţii interioare ale vasului te fac să cazi din gol în gol şi chiar dacă mai târziu centura de salvare te împinge la suprafaţă, nu mai aduce decât un mort”.

Este de fapt mecanismul ontologic prin care „excepţia confirmă regula”. Excepţia care confirmă regula în cazul legii lui Arhimede înseamnă în plan concret că Arhimede ne garantează viaţa dar ne prezice şi moartea.

Valul care ucide

Tsunami. Este un termen cu uz internaţional provenind dintr-un cuvânt compus din japoneză unde înseamnă „val mare care inundă golful”.

Ştiinţific tsunami se defineşte ca valuri lungi cu caracter catastrofic apărute în special din cauza modificărilor tectonice ale fundului de ocean. Ce înseamnă valuri lungi? Este aproape greu de imaginat, ai fi tentat să crezi că este o greşeală de tipar dar lungimea lor este de 150 – 300 km. Practic în mare deschisă nici nu sunt receptate ca valuri, sunt prea lungi şi mai ales prea scunde – înălţimea lor este de câteva zeci de centimetri, atingând rar câţiva metri. Viteza acestui val este de asemenea greu de imaginat şi de crezut.

Viteza valului tsunami depinde de adâncimea oceanului. Cea mai mare viteză determinată prin măsurători a fost de 1.000 km/oră. Viteza medie teoretică în Oceanul Pacific este de 716 km/oră. Viteza majorităţii valurilor de tip tsunami este de 400 – 500 km/oră. Aproape toate valurile de tip tsunami, mai exact 98% din ele apar consecutiv unor cutremure submarine. Modificări pe verticală ale unor zone limitate ale fundurilor de mare se transmit prin coloane de apă de deasupra suprafeţei marine. Generarea valului-gigant este strict, matematic, corelată cu magnitudinea cutremurului. Există anumite zone de risc major ale fundurilor oceanice, mai ales şanţurile oceanice adânci: Japonez, Aleutin, cel al Kurilelor şi Kamceatkăi, şanţul Peruano-Chilian. Valul generat de cutremurul submarin poate parcurge distanţa de până la

10.000 kilometri.

O altă cauză rară dar posibilă de tsunami sunt erupţii ale vulcanilor submarini. Un asemenea val se pare că a distrus, cu 1500 de ani înainte de Cristos o întreagă civilizaţie, civilizaţia minoică, al cărui centru era insula Creta din Marea Mediterană. Erupţia vulcanului de pe insula Santorin (Sfânta Irina) din Marea Egee a generat un val tip tsunami cu o înălţime de până la 100 metri care în jumătate de oră a atins ţărmurile Cretei şi Greciei continentale iar într-o oră a ajuns la ţărmurile Egiptului. Erupţia a generat o calderă, un gol sub forma unui rezervor tip căldare uriaşă plină cu magmă incandescentă în care a pătruns apa mării. Unii cred că acesta a fost scenariul prin care a dispărut acea Atlantidă pe care o descrie Platon. În tot cazul este aproape cert că erupţia vulcanului Santorin şi valul tsunami generat de el a fost cea mai mare catastrofă din timpurile zise istorice.

Mult mai recent, în 1883 în Indonezia erupţia vulcanului Krakatoa a generat un val-tsunami cu o înălţime de 36 – 40 metri ce în câteva minute a atins malurile celor două mari insule Java şi Sumatra. Numărul victimelor omeneşti a depăşit 36.000. Valul s-a răspândit pe toate oceanele lumii, interconectate între ele, fiind perceput şi la 18.350 km, în Panamá! O şalupă militară olandeză ce naviga la coastele Indoneziei, pe atunci colonie olandeză, a fost ridicată de val şi dusă la 3, 5 kilometri depărtare de ţărm în interiorul insulei.

O a treia cauză rară şi generând de obicei valuri de înălţime mică sunt alunecările de teren pe fundul mării sau de pe ţărm pătrunzând în mare. Recent, în 1899 într-un golf din Alaska datorită cutremurului ce a determinat o alunecare de teren, a pătruns în ocean o cantitate de rocă de 30 milioane m^3. Ca rezultat a apărut un val cu o înălţime de 600 metri, mai înalt deci de o jumătate de kilometru! (524 metri după alte surse). Geologia şi geomorfologia au demonstrat că în zona insulelor Hawaii (unde cel mai înalt val înregistrat în timpurile istorice a fost un val tip tsunami de 17 metri) în urmă cu 100.000 de

ani, consecutiv unei alunecări de teren pe fundul mării ce a afectat o zonă de 25 km² s-a produs un val gigantic de 326 metri înălţime, care a modificat substanţial caracteristicile morfologice ale unui şir din insulele arhipelagului.

Tsunami, înseamnă valuri foarte lungi, extrem de rapide şi de înălţime relativ mică în largul oceanelor. Căci atunci când tsunami dă de întinsură, de funduri puţin adânci ale platformei continentale, golfuri cu apă puţin adâncă, estuare în formă de pâlnie, atunci, asemeni unui cal cabrat, valul îşi scade viteza, frânează şi îşi ridică înălţimea sub forma unui perete de apă. Iată descrierea unui tsunami lovind ţărmul, datorată unui martor ocular: „Întâi un val blând ridică suprafaţa oceanului. După aceea apa se trage violent înapoi dezgolind stânci, recife, epave de pe fundul mării. Ai impresia că marea fierbe. Şi apoi, uruind soseşte un val înalt de 30 de metri cu o viteză de 200 kilometri pe oră. Timp de 10 – 15 minute se dezlănţuie apa înainte de a se retrage ducând cu ea în mare satele distruse. Ceea ce a început acest val termină valurile mai mici...”

În zonele tropicale efectul distructiv al tsunamiului este amplificat de distrugerea de către om a barierelor naturale din calea lui: recifele de corali şi pădurile de mangrove, dunele de nisip.

Există diferite scări de clasificare ale intensităţii acestui val.

Scara japoneză are cinci trepte, cea engleză a seismologului Ambreisis are şase. Pentru implicaţiile tsunami asupra vaselor să prezentăm trei trepte din clasificarea engleză:

IV: tsunami puternic, litoralul este inundat, construcţiile de pe litoral sunt avariate. Vasele mari cu pânze şi vasele mici cu motor sunt aruncate pe ţărm şi apoi spălate din nou în mare. Ţărmurile sunt ulterior acoperite de sfărâmături şi gunoaie.

V: tsunami foarte puternic, teritoriile litorale şi perilitorale sunt inundate. Digurile sunt grav avariate. Pe

ţărm sunt aruncate vase mult mai mari. Pierderi mari, câmp continuu de sfărâmături pe litoral mergând mult în adâncimea ţărmului. Val înalt urcând pe gurile râurilor. Victime omeneşti.

VI: tsunami catastrofic, distrugere completă a tot ce este situat în zona litorală şi perilitorală. Uscatul inundat pe o mare întindere spre interior. Sunt distruse cele mai mari vase. Multe victime.

Cât de dese şi cât de grave sunt manifestările tsunami în diferite zone geografice? În Japonia valuri peste 7, 5 metri se înregistrează o dată la 15 ani. În ultimii 1300 de ani ţărmurile Japoniei au fost distruse cel puţin de patru ori de valuri mai înalte de 30 de metri. Insulele Curile au fost acoperite de câteva ori de apă. De asemenea au fost des lovite Kamceatka, ţărmul sud-american în Chile. În Europa tsunami este mai rar, intensitatea este de gradul 3 – 4. Se pot produce în Marea Egee, Ionică, Adriatică, în Mediterana apuseană.

Mulţi au văzut filmul american Aventura lui Poseidon” realizat de Ronald Neame în 1973 şi distins cu Premiul Academiei. Este ecranizarea unui roman scris de ziaristul Paul Gallico după ce aflat pe transatlanticul Queen Mary era să fie scufundat cu vas cu tot de un val seismic în Marea Mediterană. Un asemenea val seismic a răsturnat efectiv o navă de 34.000 tone „Iakob Verlon”, care a continuat să mai plutească după aceea 40 de zile!

În 1979, în urma unui cutremur din Marea Ligurică riviera franceză a fost acoperită de un val de 3 metri înălţime, străzile Nissei au fost inundate, au fost victime omeneşti.

Tsunami poate lovi litoralul Spaniei, Portugaliei, a Marocului. În 1755 în urma unui cutremur pe creasta submarină Azore – Gibraltar s-a produs un tsunami ce a lovit cu un zid de apă înalt de 15 metri Lisabona. Victimele cutremurului şi mai ales ale valului seismisc ce a sosit după câtva timp, când lumea îngrozită se adunase să se refugieze în zona portului, au fost peste 70.000 de oameni.

Era dimineaţa zilei de 1 Noiembrie, ziua tuturor

sfinţilor, sărbătoare religioasă mare, cu biserici înţesate de lume care se ruga. Ce a urmat descrie Voltaire puternic impresionat de acea tragedie a vremii ce a lovit, distrugând, un oraş faimos:

„Pe la ora nouă şi jumătate pământul li se zgudui sub picioare, marea se ridică clocotind în port şi zdrobind corăbiile ancorate, vârtejuri de foc şi cenuşă năpădesc pieţele şi străzile, casele se năruie, acoperişurile se prăbuşesc peste temelii, temeliile au dispărut”.

Iată un fragment din relatarea lui Mario Gândirii: „Odată cu pământul şi-au ieşit din fire şi marea şi râul. Marea s-a umflat pe neaşteptate, cotropind albia râului, a smuls corăbiile din parâme, zdrobindu-le unele de altele, aruncându-le sfărâmate pe plaje, lovindu-le de clădiri, distrugând cheiurile masive ale portului, nenumăratele corăbii şi edificii scufundându-se fără urmă în vâltori misterioase. Tejo însuşi cuprins de furtună a început să se reverse cu furie sub presiunea mării, dincolo de maluri, târând cu sine cadavre şi epave”.

Iată cum descrie călătorul şi scriitorul suedez Bengt Danielsson un tsunami pe care l-a trăit în Oceanul Pacific pe insula Pitkaern:

„Aproximativ la douăzeci de minute după ce golful a fost golit de toată apa a sosit primul vestitor al inundaţiei – un covor cenuşiu de apă ce se apropia de ţărm. Şi când şi acest covor s-a retras bubuind am văzut valul care se apropia. Valul venea ca un perete şi creştea în ochii noştri. Zgomotul era violent, semăna cu bubuitul tunetului şi, şi mai înfiorător ca orice era vârtejul din faţă în care erau rotite bucăţi foarte mari de stânci şi trunchiuri de copaci, mişcate de parcă ar fi fost simple beţe de chibrit. Cine menţinea dreaptă ca un perete această gigantică cascadă, acest perete gigantic de apă de peste 20 metri înălţime, cu coroană albă înspumată într-un alb continuu, grohotind înfiorător?!”

În 1952 când un tsunami a lovit insulele Kurile comandantul unei nave aflate în apropiere, pe baza observaţiilor vizuale, a dat o radiogramă: „Insula

Paramuşir s-a prăbuşit în mare”.

În faţa peretelui de apă unda aeriană de şoc smulgea uşi şi dărâma case numai prin puterea suflului, înainte de a fi lovite de ape. Aerul comprimat de puterea masei de apă ce acţionează ca un piston este înfipt ca nişte pene în orice crăpătură, cavitate... Navele sunt distruse dacă se află lângă mal; au fost cazuri când şi fundaţiile de beton ale farurilor au fost spălate de apa dezlănţuită.

Există un serviciu de avertizare anti-tsunami în Oceanul Pacific, la Honolulu care integrează date recepţionate de la 31 de staţii seismografice şi 50 staţii mareografice. Aceste centre nu detectează decât cutremurele submarine şi anunţă pe baza lor riscul ipotetic de tsunami, căci legătura între cutremur şi tsunami într-un anume caz particular este totuşi neclară. Tsunami poate să apară sau nu.

De aici o serie de alarme aparent false şi subestimarea unor alarme reale, în 1960 când cutremure din Chile au generat un val seismic, deşi toţi au fost avertizaţi, tocmai acest fapt a făcut ca în Japonia unde era suficient timp să te protejezi (era pe celălalt ţărm al Oceanului Pacific!) şi unde valul a avut 4, 2 metri înălţime să se înregistreze 205 morţi.

În 1990, în timpul cutremurului resimţit în Dobrogea foarte slab, M/N Callatis se afla ancorată în radă, în faţa portului Constanţa. „Nu s-a clătinat nimic, doctore, nu a fost niciun val, totul a fost zgomote. Trosnea şi pufnea de parcă lansau motorul principal. Zgomotele erau metalice, violente; cei de la maşini au fugit sus îngroziţi, crezând că e explozie. Alături, pe un petrolier ancorat şi el în radă, se vedea agitaţie extremă a echipajului de punte”.

Cât de mari şi cât de periculoase pot fi valurile în plin ocean? În general tendinţa este de a supraestima înălţimea valurilor.

Totuşi, în noaptea de 6 ianuarie 1933, la sud de Filipine petrolierul american „Rampao” a observat un val înalt de 34 metri. Recent la ţărmurile Norvegiei s-a înregistrat un val înalt de 35 metri. În 1982 un aşa-zis „val

secular” (val a cărui posibilitate de producere este de 1% într-un an), înalt de 20 de metri a lovit şi scufundat platforma petrolieră norvegiană semisubmersibilă „Alexander Kielland” de pe terenul petrolifer al platformei continentale norvegiene „Ekofisk”. Au rezultat 123 de morţi. De altfel în nordul Oceanului Atlantic din motive care scapă explicaţiilor, înălţimea valurilor tinde constant şi progresiv să crească. După datele staţiunii oceanografice engleze Deacon, dacă în deceniul şase al secolului cele mai înalte valuri atingeau 12 metri în deceniul opt ele ating 18 metri.

Energia purtată de un asemenea val poate fi gigantică. La ţărmul de răsărit al Africii un petrolier gigant (258.000 de tone) prins între două valuri imense, în groapă, lovit a avut practic toate suprastructurile metalice rase.

În legendele pescarilor indieni din zona Andra-Pradesh se vorbeşte despre „valuri roşii”. Faptul, greu de crezut, a fost confirmat ştiinţific. În timpul uraganelor crestele valurilor uriaşe se luminează în roşu iar valurile urlă, „rag” mai tare decât vuietul vântului. La un vânt de o viteză de 200 km/oră se produce descompunerea picăturilor de apă iar din moleculele de apă rezultă atomi de oxigen şi hidrogen. Descărcări de electricitate atmosferică aprind acest amestec gazos detonant.

Factorii care duc la apariţia pe suprafaţa mării a valurilor gigant (nu a valurilor tsunami, ci independent de ele) sunt neclari. Se pare că intervin profilul fundului, adâncimea mării, munţii submarini, vârtejurile aeriene. Se cunosc mai bine zonele unde pot surveni: nord-vestul Indiei la sfârşitul perioadei musonice, platforma continentală a Groenlandei, nordul coastei de est a Americii, pe marginea Golfstreamului, marea Nordului, ţărmul de răsărit al Africii.

Cărţile de navigaţie avertizează asupra posibilităţii apariţiei în aceste zone a „valurilor neregulate” (irregular wave).

Iată o păţanie a românilor noştri ce mi-a fost

povestită de unul din martorii oculari:

„Era în perioada când Suezul era închis din cauza războiului. Eram pe o navă cargou de 7.800 tone, „Dolj”, ocoleam Africa. Eram în sud-estul Africii, marea-calm plat. Marinarii erau pe punte, maţagoneau, băteau rugina cu ciocanul. Deodată, din senin, a venit ditamai matahala de val. Cei care au apucat să-l vadă s-au apucat fiecare de câte ceva, unii s-au ascuns printre magazii, dar oricum s-au ţinut. Ăsta, săracul, Soare îl chema, s-a speriat şi a început să fugă spre castel. Valul l-a ajuns din urmă şi l-a lovit. A mai trăit vreo patra ore, îi curgea sânge pe nas şi pe urechi. Asistentul medical i-a făcut injecţii cu adrenalină în inimă... Au luat şefii legătura prin radio cu autorităţile sud-africane, cu Durbanul, au venit ăia dar omul era deja mort. L-au incinerat la Durban iar acasă au trimis numai cutiuţa cu cenuşă...”

Obuzul nu cade de două ori în acelaşi loc

Am citit cândva despre un japonez care a scăpat din bombardamentul nuclear de la Hiroshima. S-a dus în refugiu la Nagasaki. Şi a prins-o şi pe a doua. Teoria că obuzul nu cade de două ori în acelaşi loc o fi bună la artilerie. Dumnezeu nu o cunoaşte. Dovadă – dom’ Nicu, brutarul.

Invitat de acesta la bucătărie, lângă plită, la o cafea îmi povesteşte de cele două frici consecutive pe care le-a tras – una de foc şi alta de apă.

Focul s-a întâmplat la Rouen, pe Sena.

L-am cunoscut şi pe un alt pătimit al acestui foc, motoristul Nicu David când navigam cu el pe „Haţeg”. Nicu David a albit atunci, la Rouen, aşa deodată, în câteva ore. Când mi-a povestit David de incendiul lui Argeş” pe Sena credeam că minte sau în cel mai bun caz încurcă. Adevărul a fost însă mai fantastic decât orice imaginaţie. Cum se întâmplă de multe ori în viaţă. S-a produs – ce mai contează motivele, când şi de ce, deşi viaţa noastră pe mare exact de asta depinde – o deversare a benzinei transportate din Italia în apa Senei. Fiind flux pătura groasă de benzină a fost târâtă în faţa vasului, în amonte,

la deal. Diavolul a brodit ca pe autostrada ce mărginea Sena să i se rupă bara de direcţie unui TIR. ŞI TIR-ul s-a prăbuşit în mare viteză în fluviu. Numai că iar a intervenit diavolul. TIR-ul nu a căzut direct în apă ci peste un împingător. Scântei, flăcări, benzina s-a aprins. Flăcările se ridicau la 15 – 20 metri şi pe toată lăţimea fluviului. Spectacol de iad.

Între timp – altă za în lanţul de ghinioane – s-a inversat mareea şi marea de flăcări a luat-o în jos, spre navă.

Pe „Argeş” s-a sunat rolul de abandon. Oamenii s-au mişcat rapid. Dar viteza flăcării era mai mare. În timp ce fugeau, toţi simţeau cum li se coagulează spatele de căldură. La numai 10 metri de cheu drumul era barat de gardul înalt de zece metri al rafinăriei. Marinarii noştri erau prinşi într-o cursă de şoareci.

Pe toată incinta rafinăriei urlau sirenele şi începuseră să scuipe extinctoarele automate de spumă.

În aer avioane, elicoptere... Vuiet, sirene, panică şi marea de flăcări ce a prins petrolierul. Marinarii au reuşit să fugă vreo 80 – 100 de metri şi erau fizic terminaţi. Numai că în timpul ăsta focul s-a stins. Benzina se epuizase! Dar ardeau în continuare bărcile de la pupa navei.

Băsescu, comandant tânăr şi ofiţerii tineri (culmea cei tineri, ce: – ce pierde, îi aştepta o viaţă, au avut curaj!) s-au dus şi le-au stins cu manicile, ci furtunul.

Între timp, o altă belea. Împingătorul, în flăcări, adus de curent s-a propn: în prova. Cu manicile folosite mai mult pentru a împinge epava decât pentru a. stinge focul – căci împingătorului îi luase între timp foc propriul combustibil – l-au pornit la vale pe fluviu. Dar după ce a luat-o din loc curentul l-a proptit într-un bord al petrolierului în dreptul tancurilor de benzină. L-au pornit şi de acolo la vale dar permanent cu riscul ca tancul să explodeze.

De cum s-a terminat povestea a venit poliţia să-i aresteze. Au băgat steagul în scară şi nimeni nu a mai

urcat. Ce-i aia steag în scară?

Este procedură prevăzută de lege, punerea steagului în scară este o procedură excepţională de punere sub protecţie. Între timp a venit reprezentantul NAVROM-ului de la Constantinopol. Băsescu, comandantul, vorbea franţuzeşte „ca Napoleon". Până la urmă la proces vina a fost juma-juma.

„Benzina a fost a noastră, dar focul a fost al vostru". TIR-urile nu au ce căuta în Sena. Între timp echipajul (57 de oameni) nu avea nici mâncare, nici apă de gătit. Nu le-au dat francezii. După terminarea procesului au primit de la Ceuta.

Nea Nicu brutaru a venit acasă şi a stat şase luni. Leafa i se plătea. Pe la douăsprezece – unu noaptea, noapte de noapte sărea din pat cu coşmaruri şi nu mai putea dormi. După şase luni s-a îmbarcat pe un Târg (tip de vas de 18.000 tone).

S-au ciocnit într-o noapte de ianuarie cu viscol şi furtună cu un mineralier grec de 55.000 de tone. Şi ăia beţi şi ai noştri beţi... Două magazii deschise, inundate (puteai să întorci remorcherul în ele!), nava bandată atingând aproape apa cu unul din borduri. Ancora grecului înfiptă într-al nostru, lanţul la ei. Din două ancore Târgul a rămas numai cu una, cealaltă a pierdut-o. Vijelie, viscol, valul ca muntele. Întuneric, curentul electric a căzut. Şeful mecanic şi un motorist lipovean au intrat în maşină, au pornit motorul, au pornit lumina, au făcut transferuri între tancuri şi au pus nava pe chilă dreaptă. N-a stat aşa decât zece minute şi s-a prăvălit bandându-se extrem pe cealaltă parte. Fiecare s-a agăţat, cu centura pe el, ţinându-se cum şi de ce se putea pe nava strâmbă. Iar au intrat ăia în maşină (ăştia nervi, nu glumă) şi au repus nava, prin transfer între tancuri, pe chilă dreaptă.

Au luat legătura radio cu grecii (erau înjugaţi împreună, ancora lor era băgată într-al nostru) şi au hotărât să meargă împreună în golful Caliacra, la adăpost. Acolo grecii care nu mai aveau provă (era armonică) au reuşit să taie lanţul de ancoră şi să plece la Constanţa.

Ai noştri au rămas până dimineaţă şi apoi tot pe furtună s-au înapoiat la Constanţa.

…Uite aşa am mai stat şase luni la ţărm şi iar săream în fiecare noapte prin somn. Două frici am tras dom' doctor, una după alta – una de foc şi alta de apă.

Corăbii fantomă

Corăbii rătăcind pe mare fără echipaj au fost o realitate a navigaţiei cu pânze. Corabia cu pânze era un sclav al vântului. Dacă nu aveai mult timp vânt, puteai să o părăseşti încredinţându-ţi soarta ramelor de la barcă. Erau perioade cu epidemii, antibiotice nu existau. Nu era greu să moară toţi de pe o navă. Au fost epoci când au murit toţi dintr-un oraş sau aproape toţi dintr-o ţară.

Întâlnirea cu o navă fantomă, deseori cu pânzele ridicate, era o întâlnire a groazei. Înşiruire de ipoteze fantastice, una mai înfiorătoare decât alta. Un asemenea caz l-a pasionat şi pe părintele lui Sherlock Holmes, Arthur Conan Doyle. O fantomă? Plăsmuire a sufletului? Nu, mai degrabă un mort reînviat, dar fără suflet, o corabie devenită propriul său stăpân şi ascultând de propriile sale legi.

O răzbunare a lucrului asupra omului, o inversare a ordinii fireşti. Un vas fantomă este totdeauna o ameninţare şi o provocare.

Povestea „Olandezului zburător" imortalizată de Richard Wagner este o poveste despre trufie. Trufia este unul din păcatele biblice. Domnul o pedepseşte oriunde dar mai ales pe întinsul mării. Trufia l-a făcut pe skiperul olandez să sfideze obiceiul – niciodată să nu ieşi în mare în vinerea patimilor. Skiperul a crezut că priceperea şi experienţa sa sunt mai presus de Dumnezeu. Corabia mergea în Indiile de Răsărit, trebuiau să ocolească capul Bunei Speranţe. Un vânt de o forţă înspăimântătoare îi împiedica pe olandezi să îl depăşească. Şi atunci skiperul l-a blestemat pe Dumnezeu şi a jurat să ocolească capul chiar dacă aceasta va dura până în Ziua Judecăţii de Apoi. Pare-se că şi astăzi se ocupă cu aceasta.

Oare mai există vase fantomă? Există!

Sunt invitat la comandantul meu, cel cu care navighez de această dată. Pleşcar de voiaje, schimb precum ţiganul nava în funcţie de destinaţie, întâlnind mereu alţi oameni. Comandantul – scund, plinuţ, pistruiat, pasionat de computere. Băiat de inginer electronist a renunţat la facultatea de electronică unde reuşise, pentru marinărie. Civilizat, şovăitor, fără aplomb „de conducere” dar marinar cu talent şi simţind marea.

Omul a trăit o întâmplare stranie. Într-un singur voiaj, la dus şi la întors s-au întâlnit de două ori cu nave fantomă. Navă fantomă cuplat cu legea seriilor. A de ce, dacă nu faci nevroză, să rămâi măcar pe gânduri.

Era în Marea Roşie, imensa crăpătură din masivul deşertos în bloc ai Africii şi Peninsulei Arabe. De vină a fost obiceiul de a mătura marea cu radarul la schimbarea cartului. Aşa au găsit la dus, la sud de insula Brothers (Fraţi) o navă de 1.000 de tone. Era noapte, comandantul lor era tânăr, de abia la al treilea voiaj în această calitate. I-a fost frică să lase barca şi să urce pe epavă. S-au învârtit în jur, luminând-o cu reflectoarele, au urlat din sirenă. Nava nu avea absolut niciun fel de lumini, nimeni nu a apărut pe punte. Le-a fost frică să urce, au plecat mai departe.

La întoarcere, tot în Marea Roşie, tot la sud de Brothers au dat de alta. Sau a fost tot aceea. Oricum nu au avut tăria să urce pe ea. La întoarcere în voiajul ăsta atât de straniu au mai avut o păţanie.

Tot la radar au prins o navă imobilă; apoi vag la radiotelefon „My day”. Apelul salvării sufletelor. Era o navă cu ofiţeri greci şi echipaj ciuciunghez.

— Ce-i aia ciuciunghez?

— Tot felul de adunătură de prin ţările Asiei.

Nava mare, 15.000 de tone, căra orez din Nord într-o ţară asiatică. Luase foc maşina. A noştri au luat echipajul dar le-a fost frică să urce la bord, oricum o explozie era posibilă. Incendiul era în maşină. Tot ce vedeai era un fum gros care ieşea din coş. Atât. În timp ce se frăsuiau a apărut o navă din Kuwait cu ofiţeri englezi. Englezul –

meseriaş. Au lansat blat o barcă pneumatică cu motor over-bord (în afara bordului) şi „au ocupat” vasul „epavă” căci echipajul îl părăsise. Au ridicat scările de pisică pe care coborâse echipajul când se salva şi vasul kuweitian a început să se apropie prova-provă (bot în bot) contra vântului (dacă explodează grecul să nu-l acopere). Caţaunii (Ce-s ăia? Aşa le spunem noi la greci) văzând cum le cară din cabine TV color şi video au vrut să se întoarcă, recuprinşi de curaj. Prea târziu. Noii ocupanţi au scos bâtele iar ofiţerul pistolul. Să nu vă faceţi iluzia că marea este un spaţiu al eleganţei:

— Nu mai este nava voastră!

Context legal tulbure, la limita pirateriei, dar făcut „cu ştiinţă”. Iar la Port Said pe greci deja îi contacta avocatul salvatorilor. Tupeul aduce beneficii. Ca şi curajul. Şi priceperea. Că englezul primul lucra pe care l-a făcut a pus capote pe ventilatoare ca să oprească intrarea aerului. Fără aer nu mai arde.

Oricum chiar dacă ai noştri salvau ei vasul câştigau nu ei (nu luau nimic semnificativ) ci NAVROM-ul. Aşa că...

Munţii plutitori de gheaţă

Iceberg înseamnă munte de gheaţă. Departe în Nord, oceanul seamănă cu o grădină japoneză. Am văzut-o cu mulţi ani în urmă la Kyōto. Din nisip brăzdat se înălţau pietre. Cincisprezece pietre negre, pe nisip alb vălurit. Grădina de nisip şi pietre. Cu sute de ani în urmă acest haos sobra al mineralului a fost creat de călugărul budist Soami. Fiecare îl înţelege după suflet. După unii semnifică marea.

Munţii de gheaţă derivând în oceanul marilor latitudini sunt sensibilitatea grădinii din Kyōto plus mişcarea. Icebergul este şi o metaforă a vieţii noastre comune. Sunt aparenţele care înşală, prezenţa modestă a unei realităţi imerse. Din muntele de gheaţă la suprafaţă se vede doar o mică parte. Restul este scufundat. Uneori ce este emers e aproape topit, în schimb imersă este o masă gigantică de gheaţă.

Icebergul este fructul întâlnirii între gheţar şi mare.

Majoritatea icebergurilor în Emisfera Nordică provin din Groenlanda. Cele din Emisfera Sudică – din Antarctica unde uneori se produc giganţi de 100 km lungime şi înalţi de 100 de metri. Numai că prin părţile acelea se navigă rar. În Nord în schimb…

În Atlanticul de Nord icebergurile ajung de pe uscat; de pe ţărmul de apus al Groenlandei. Groenlanda, imensa insulă denumită „a pământului verde" este de fapt o insulă a gheţii. Este cea mai mare insulă din lume.

În fiecare an primăvara şi vara de pe carcasa ei de gheaţă alunecă în apă aproape 10.000 de viitoare insule – munţi de gheaţă ce o pornesc în derivă, întâi sunt duse de curentul rece al Labradorului la iernat, spre insula Ţării lui Baffin. În vara viitoare o iau din nou la drum, se întorc spre sud şi mai iernează odată, în strâmtoarea Davies. Şi cum marea se eliberează de carapacea de gheaţă, odată cu încălzirea, icebergurile îşi continuă drumul spre sud. Vor dispărea cu timpul în apele calde ale Golfstreamului, curentul Golfului.

Riscul legat de navigaţie este dat de pătrunderea lor la sud de paralela de 48 de grade. Acolo este zona unde se navigă uzual. Într-un an „mai bogat" apar la sud de paralela 48 cam în jur de 300 – 400 de iceberguri. Mult.

Icebergul trezeşte imediat în mintea oricui asociaţia emoţională cu nava „Titanic". În anul 1912 nava Titanic, navă de pasageri gigant de 45.000 de tone, aparţinând companiei engleze White Star (Steaua Albă) îşi începea cursa inaugurală. Eveniment al vieţii maritime, eveniment al vieţii mondene. Lumea bună se înghesuie să efectueze traversarea între Lumea veche şi Lumea nouă în „cel mai". Între altele şi cel mai sigur: prevăzut cu 16 compartimente etanşe. Atât de sigur că atunci când a fost să se întâmple nu a avut suficiente bărci de salvare. Pentru 2207 oameni doar 1178 de locuri în bărcile de salvare! Datorită panicii în bărci nu s-au putut urca decât 600 de nefericiţi. Pentru restul nu erau nu numai bărci ci lipseau chiar şi suficiente veste de salvare. Deşi la o temperatură a apei de 3°C greu de spus la ce îţi poate folosi vesta de salvare.

O catastrofă desfăşurată sub semnul unui nume neinspirat ales. Căci titan înseamnă gigant, persoană cu dimensiuni, forţă, abilitate sau realizări colosale. Dar titan evocă mitologic şi revoltaţi ajunşi în infern. Învinşi în ciuda forţei şi superbiei. Sfidarea îngenuncheată. Pe mare superbia va suferi pedeapsă!

Tito în greaca veche înseamnă zi, soare. Titanii sunt una din familiile zeilor primordiali, copiii lui Uranus şi Gaea (cei şase fii fiind Cocus, Crius.

Cronus, Hyperion, Iapetus şi Oceanus). La îndemnul mamei lor, unul din ei, Cronus, şi-a mutilat tatăl, l-a scopit, şi i-a luat locul devenind stăpânul Universului.

Apoi un olimpian (altă gaşcă!), Zeus, l-a detronat şi a început lupta între titani şi olimpieni. Lupta, cunoscută sub numele de titanomahie a durat zece ani şi titanii au fost învinşi. Iar ca pedeapsă au ajuns în Tartarus. Tartarus era o regiune subpământeană situată mai jos ca Infernul. Adică mai rău decât rău.

Când se botezau vasele, de obicei naşul (al cărui nume îl purta vasul) era luat drept protector ceresc. Este totdeauna bine de ştiut pe mână cui te dai şi în materie de năşie.

Titanicul a fost trufia învinsă de ghinion. Unul că nu au văzut muntele de gheaţă decât prea târziu. Altul că totuşi l-au văzut. Făcând bandă în ultimul moment, luând-o brusc şi total într-o parte nu au lovit „în berbece” (căci scăpau până la urmă, cu distrugeri mari dar flotabili), ci s-au frecat lateral. O gaură de 100 metri, 6 din cele 15 compartimente etanşe au fost eventrate. Oceanul a înghiţit 1507 vieţi. Acest accident a avut meritul de a crea atmosfera emoţională pentru a mobiliza opinia publică şi factorii de specialitate la măsuri de mare importanţă practică. La Londra s-a convocat conferinţa protecţiei vieţii pe mare.

S-a hotărât supravegherea gheţurilor plutitoare şi după primul război mondial în Atlanticul de Nord a început să lucreze Patrula Internaţională a gheţurilor. Toate gheţurile la sud de paralela 48 sunt urmărite cu avioane şi

nave, prin radar şi vizual şi tot la 12 ore ştiri privind deplasarea acestora sunt transmise prin radio. Gheţarii sunt marcaţi cu pete de culoare. Arbalete gigantice aruncă pe gheaţă cilindri cu vopsea roşie. Apoi începe urmărirea gheţarului. Distrugerea nu s-a reuşit. Este prea mare. S-a încercat cu obuze, mine, torpile, bombe de aviaţie; s-au utilizat şi bombe chimice folosind substanţe care în laborator provoacă topirea rapidă a gheţii. Nimic. Rămâne numai să urmăreşti gheţarii şi să te fereşti. Mai ales că radarul nu te prea poate ajuta – impulsurile radar sunt slab reflectate de munţii de gheaţă.

Patrula gheţarilor este realizată de paza de coastă a SUA dar cheltuielile sunt suportate de 17 ţări interesate în navigaţia la sud de paralela 48. De la 10 accidente pe an, după patrulare acestea au devenit rare. Dar nu au dispărut.

În 1928 s-a ciocnit de iceberg un vas canadian, în 1933 o navă norvegiană, o navă engleză în 1958.

În 1959 vasul danez de pasageri Hans Hedtoft a ales pentru cursa sa inaugurală (sindromul Titanic!) un traseu mult prea în nord (iarăşi sindromul Titanic!) necontrolat de Patrula gheţurilor. În urma coliziunii cu icebergul nava s-a scufundat ducând în adâncuri şi 95 de vieţi.

În 1989 un vas de pasageri, de lux, rusesc s-a ciocnit şi el cu un munte de gheaţă. Fără morţi, dar a fost nevoie să fie evacuaţi 575 de turişti şi 195 membri ai echipajului.

Cine spune mare spune sare

Dacă vaporul este o insulă plutitoare, cine spune mare spune sare. Căci insulă, în latină, înseamnă „băgat în sare”.

Şi noi, oamenii, suntem în sens etimologic „insulari” – sângele nostru este o soluţie apoasă sărată având concentraţia salină a oceanului primitiv în care a apărut viaţa. Omul, ai cărui strămoşi nebănuiţi, ai începuturilor speciilor, au părăsit oceanul, este un rob al sării.

„Poţi să te lipseşti de aur, nu şi de sare”, scria în antichitate istoricul Cassiodor. Cele cinci grame zilnice de sare necesare omului, pe care uneori în cursul istoriei le-a

obţinut foarte greu – aici a fost rădăcina unor imperii, a unor evenimente istorice majore, a unor drumuri comerciale şi a unor oraşe apărute din nimic – sunt o ofrandă zilnică, mereu repetată, adusă originilor. Omenirea s-a dezvoltat sub semnul sării.

Sarea a distrus pădurile Europei. Celţii au inventat obţinerea sării din apa izvoarelor sărate prin fierberea în vase de lut. Preţul sării a fost arderea pădurii. Sarea a dat prima reţea de drumuri în Europa. Drumuri ale sării. Fenicienii, stăpânii unui imperiu maritim în Mediterana, cei ce au contribuit decisiv la dezvoltarea navigaţiei în antichitate erau denumiţi „cei săraţi”. Aceşti corăbieri de excepţie erau şi monopolişti ai comerţului cu sare. Sarea s-a instalat temeinic în imaginarul şi subconştientul nostru colectiv. Grecii şi romanii aducând jertfe zeilor îi sărau. Germanii antichităţii divinizau izvoarele sărate crezând că sarea duce la o mai bună înţelegere între cer şi pământ. Alchimiştii căutau cu ajutorul sării să transforme plumbul în aur.

O superstiţie face ca sarea să fie aruncată peste umărul stâng; necuratul stă totdeauna aplecat peste umărul stâng, se considera în Evul Mediu.

În „Cina cea de taină” reprezentarea ultimei mese a lui Iisus cu discipolii săi – Leonardo da Vinci plasează în faţa lui Iuda, vânzătorul, o solniţă răsturnată.

Pâinea şi sarea, simbolul ospitalităţii, era iniţial un simbol pentru nunţi – pâinea pentru sănătate iar sarea pentru bogăţie.

Dacă nava este insulă care este raportul între navă şi sare?

Raportul între navă şi sare a fost o relaţie fundamentală în epopeea de cucerire a mărilor.

„Vântul, soarele şi marea – iată Sfânta Treime a marinarilor” scrie Bernard Moitessier, un vagabond al mărilor Sudului cum se autodefineşte într-una din lucrările sale.

Prin mare Moitessier înţelege sarea.

Pentru nava de lemn apa dulce este duşman, sarea

este un prieten.

„O navă de lemn nu putrezeşte niciodată atâta timp cât marea şi ceţurile o spală şi o impregnează cu sare”. Popoarele Asiei aruncă găleţi de apă de două ori pe zi pe punte şi pe ruf şi stropesc părţile exterioare ale cocii, împroşcând apa cu o vâslă sau o scândură – dimineaţa ca lemnul să fie spălat de roua nopţii, iar seara pentru a contracara condensul de peste noapte.

Vântul este parte a „Sfintei Treimi” căci aerul stătut favorizează putrezirea scândurii. În anul 1753 S. Hales, corăbier englez, a proiectat pentru a preveni putrezirea fundului navei din cauza apei de santină o pompă mişcată de vânt care introducea în interiorul navei aer proaspăt în locul aceluia încărcat de bioxid de carbon. Uscarea lemnului pentru construcţiile navale se făcea şi pentru a conserva nava şi datorită credinţei că aşchiile de lemn uscat sunt mai puţin dăunătoare în timpul luptei ca aşchiile de lemn umed. Ori în luptele navale a acelor vremi aşchiile desprinse de artileria inamică din corpul navei lovite jucau rol de şrapnel!

Riscul pentru nava de lemn nu e navigaţia pe mare ci şederea prelungită în porturi. Şi aici se verifică adagio-ul navei către marinar: Fereşte-mă de uscat, că eu te voi feri de mare.

Prima descoperire în acest domeniu au făcut-o veneţienii care au inventat arsenalul – încăperi acoperite pentru construcţia navelor de lemn. În acest fel Veneţia a depăşit cu secole construcţiile navale ale altor ţări. Căci navele se construiau în aer liber. Construcţia dura în medie cinci ani, mai mult chiar, se lăsa osatura din lemn timp de un an fără bordaj, crezându-se că astfel se prelungeşte durata de folosire a navei.

În deceniul şase al secolului XVIII-lea un englez, John Wilkinson din comitatul Lancaster care voia să-şi construiască nişte şalande, exasperat de lăcomia exagerată a marangozilor, dulgherilor navali, s-a gândit să folosească o soluţie alternativă prin care să scurtcircuiteze serviciile acestora.

Wilkinson era fabricant de tablă. Aşa a apărut ideea navei de oţel. Oţelul avea două mari avantaje – bordajul şi osatura devenind mai subţiri nava putea lua o încărcătură mai mare decât o navă de lemn de aceeaşi mărime. Un al doilea avantaj era faptul că navele, datorită materialului de construcţie, puteau fi construite de dimensiuni mai mari.

„Abia după 1840 utilizarea fierului îngăduie construcţia unor corpuri de navă mai mari. Până atunci coca de 200 t constituia regula, cea de 500 tone excepţia, iar cea de 1.000 – 2000 t o curiozitate”, scrie Fernand Braudel în celebra sa sinteză asupra civilizaţiei materiale ca tramă a istoriei.

Ori odată cu apariţia vaporului, a propulsiei cu maşina de aburi ce utiliza cărbuni, mărimea vaporului a devenit un factor critic căci necesarul de cărbuni era foarte mare.

Curând s-a vădit şi un al treilea avantaj. În 1843 a fost construită prima navă mare de pasageri „Great Britain”, 3600 tone capacitate, 97 metri lungime, 15 metri lăţime. Nava a eşuat pe coasta Irlandei şi a fost unsprezece luni expusă ploilor şi furtunilor. O navă de lemn ar fi fost distrusă. Nava de oţel deşi atacată de rugină a rezistat.

Navele metalice s-au impus, numai că pentru ele sarea nu mai este prieten, ci duşman. Ruginirea în apă sărată e mai rapidă ca în cea dulce. Aşa că marinarul a fost condamnat să izbească sisific umflătura de rugină cu ciocanul şi să dea cu pensula. Vopseaua, unsoarea şi ciocanul de descojit rugina au ajuns blestemul perpetuu al marinarului.

Cine spune mare spune sare.

Sclipind în noapte

Farurile, inimi de lumină în noapte.

Rupturi bruşte, sacadate, ale întunericului de explozia luminii, apoi o pauză lungă, apoi alte bătăi de lumină…

Câtă încărcătură emoţională venind din trecutul îndepărtat al speciei umane. Se întâlnesc aici, laolaltă

vechea, atavica fascinaţie pentru foc şi lumină, intrarea în ritm, hora (căci orice far este o pulsaţie ritmică, în cod propriu, o legănare a ochiului într-un ritm al luminii, o ordine ce îţi este oferită şi certitudinea pe care ţi-o dă o ordine) şi totodată fascinaţia ţărmului. Atracţia faţă de far, ca atracţie faţă de ţărm, este o măsură a unei ambiguităţi pe care nu o poţi ignora.

Ai ales marea, ai ales apa şi vibrezi la clipocitul de lumini ale ţărmului.

De ce mă atrag farurile? Mi-e frică de noapte, mi-e frică de dizolvare şi de abstract. Mi-e frică şi totodată sunt atras şi de noapte şi de ştergerea detaliului, de globalul întunericului. Farul înseamnă o afirmare a stabilităţii în lumea de vagabondaj a mării. De ce îmi plac farurile? Nu cumva farul vine să dezvăluie, rupând întunericul nopţii şi profunda ambiguitate a relaţiei mele cu marea, o relaţie de dragoste şi ură? Odi et am o.

De la începuturile apariţiei farurile au avut o existenţă ambiguă. Era o excelentă ocazie de a dezorienta pe cei de pe mare şi a-i jefui. În codul juridic al lui Solon, al Greciei antice, trei profesii erau considerate egale în drepturi şi, în fapt, treceau uşor una în alta: marinari, piraţi şi neguţători.

Grecii atribuiau inventarea falselor faruri pentru a jefui călătorii mării lui Nauplion, regele Eubeei, fiul lui Poseidon şi al Amimonei. Mitul ne spune că fiul lui Nauplion, Palamede a fost inventatorul scrisului, socotitului, măsurilor, greutăţilor, jocurilor cu zaruri, al navigaţiei şi farurilor.

Palamede a murit la zidurile Troiei din cauza lui Odiseu. Nauplion aprinzând focuri viclene, faruri false a naufragiat flota greacă învingătoare ce se întorcea de la Troia.

Far este o substantivare a unui nume propriu şi o amintire despre una din cele şapte minuni ale lumii antice. Este numele unei insule aflată în faţa portului Alexandria, în Marea Mediterană, spre gurile de vărsare ale Nilului, în Egiptul care pe atunci nu era atât egiptean cât grecesc,

stăpânit de urmaşii generalilor greci ai lui Alexandru Macedon.

Insula semăna cu o pânză de corabie iar în greceşte faros înseamnă pânză. Alţii susţin însă că termenul far derivă din grecescul „faos” – lumina soarelui.

În anul 331, înainte de Cristos, Alexandru Macedon a ridicat pe un loc aproape pustiu, nu era acolo decât o mică garnizoană ce păzea de invadatori gurile Nilului, oraşul Alexandria. Alexandria a devenit cel mai mare oraş al Mediteranei, unde mai târziu s-a tradus în greceşte Biblia din originalul semit, unde soarta avea să ciocnească pe Cleopatra, Cezar, Antoniu…

Alexandria, moştenită de urmaşii unuia din generalii lui Alexandru Macedon, greci, care au stăpânit-o trei sute de ani şi au transformat-o după spusele lui Strabon într-o „aglomeraţie de monumente şi temple”. Farul – un turn de marmoră albă, sprijinit sub apă – după unii – pe blocuri de sticlă a cărei fabricaţie era un secret şi o sursă de bogăţie a oraşului de la gurile Nilului. Blocuri de piatră, legate prin plumb topit. Un cilindru suprapus unui octogon, la rândul lui sprijinit pe un cub. Octogonul nu era întâmplător un octogon. Fiecare din cele opt laturi ale sale era închinată unuia din cele opt vânturi. La colţurile octogonului placat cu marmoră erau dispuse statui. Statui cu performanţe curioase pentru acele timpuri. Una din ele bătea orele, alta rotitoare arăta tot timpul cu mâna spre soare. Una din statui dădea alarma sonoră la ivirea corăbiilor inamice. O lume de giganţi antropomorfi de marmoră păzind soarele, timpul şi duşmanii.

Deasupra celei de a treia piese arhitectonice cilindrul-cupolă înconjurat de coloane de granit era statuia aurită înaltă de şapte metri a lui Poseidon având chipul lui Alexandru Macedoneanul, cel Mare. Un fagure de încăperi, peste trei sute, pentru cei ce păzeau turnul şi menţineau focul; căci turnul de la care a pornit în lume numele de far avea menirea de a semnaliza prin lumină corăbiilor. Focul era greu de întreţinut, cerea mereu alte şi alte lemne; exista o instalaţie specială pentru a urca lemnul la

înălţime. Focul se vedea după unii, de la 60 de kilometri, după alţii, de mult mai departe, s-a vorbit chiar de 180 kilometri. Lumina flăcării era trimisă, spre mare cu ajutorul unei imense oglinzi concave. Un turn imens, o minune recunoscută a lumii; şi un turn care a dăinuit atât de mult – peste 1.500 de ani. Construcţia era gigantică pentru timpul său.

Marele istoric iudeu al timpului, Iosif Flavius, susţinea că avea 56 de metri; după geograful arab din secolul XII, Idrisi, turnul se înălţa la peste 100 de metri. Toţi marii istorici ai antichităţii pomenesc despre turnul de pe insula Faros: Pliniu, Strabon. Se cunosc, chiar date anecdotice, amănunte picante ale istoriei sale. A costat 800 de talanţi. Constructorul, Sostrat din Cnid, a concurat prin şiretenie cu stăpânul său, regele Egiptului, Ptolomaios al doilea Filadelful, a concurat pentru memoria generaţiilor viitoare.

După cum scrie Luchian, autor grec al timpului, Sostrat a săpat pe unul din blocurile de piatră inscripţia: „Pentru zei şi în numele salvării marinarilor, a construit Sostrat din Cnidos, fiul lui Dexifon” iar, după aceea, a acoperit inscripţia cu un strat de tencuială, pe care a scris numele regelui Sostrat; spera că tencuiala nu va rezista timpului. Nu a rezistat însă nici piatra. Întâi a lovit cutremurul. Cutremure erau multe dar farul se repara. Apoi a lovit omul, mai nemilos decât stihia.

Arabii, cucerind Egiptul, au păstrat şi întreţinut farul. Farul nu mai lumina pentru creştinătate ci pentru duşmanii ei. Creştinătatea a reacţionat. Califul Al-Walid al Egiptului a fost convins de un agent al Bizanţului, stat pe atunci pretendent la supremaţie în Mediterana de est, că sub temelia farului sunt ascunse comori. Şi în secolul IX după Hristos, califul a dărâmat adevărata sa comoară, farul ce lumina drumul vapoarelor spre portul său.

Farul, însă nu a fost dărâmat decât pe jumătate, pe parcurs califul s-a răzgândit! apoi au urmat alte cutremure şi din nou, istoria. A apărut oraşul de pe Nil, acolo unde Delta de abia apuca să se desfacă, Cairo, un oraş creat din

nimic, precum Alexandria la timpul său. Pâinea se mănâncă pe rând, cum zicea odată despre istorie un bătrân ţăran ardelean. Alexandria a fost detronată, farul şi mai uitat şi în 1375, când a fost nevoie de locul pe care se ridicau ultimele sale blocuri de piatră, acestea au fost pur şi simplu aruncate în apă.

Apa le-a păstrat mai bine decât uscatul şi astăzi au fost regăsite de arheologi. Farul de la Alexandria nu mai există. Dar, a rezistat numele şi astăzi toate luminile ce pulsează în noapte, călăuzind vapoarele, se numesc faruri după numele insulei din faţa Alexandriei.

Relaţia marinarului cu farul este relaţia ambiguă dintre marinar şi ţărm: setea de uscat a omului rupt de elementul său natural şi pe de altă parte, frica de uscat a vaporului, făcut pentru apă, tot aşa de străin uscatului, precum omul mării. Omul tânjeşte după ţărm, vaporul se teme de el. Atunci când în noapte pulsează ochiul de lumină se contopesc în sclipirea lui, certitudii, speranţe, frică, aprehensiuni.

Focul, „floarea roşie” a lui Mawgli, băiatul junglei lui Kipling, nu tulbură numai fiarele ce străbat jungla, ci şi omul care străbate marea.

Marea

„Nemărginirea pururea mişcată” scria Eminescu despre mare într-o scrisoare către Veronica Micle. În scurta definiţie, mai exact epitete determinante, metafore ce prin îngrămădire epuizează substanţa subiectului a prins „Sfânta Treime” a mării: spaţiul, timpul şi veşnica mişcare. Mişcarea, căci Eminescu sesizează o trăsătură esenţială – marea ca scenă privilegiată, interfaţă electivă a forţelor cosmice. Oceanul este o „cale regală” a uriaşului templu cosmic, întruchiparea unei lumi a forţelor primare spre care arta s-a apropiat prin barochism. Ne-o spune Eugenio d’Ors:

„Cele două trăsături... pentru a defini barochismul în morfologia sa, cont**inuitatea – c**ea a râului, cea a valurilor, între care nu există posibilitate de separare discretă; mul**tipolaritatea, ca** cea a aerului, docil la salturile rozei

vânturilor. Şi nu mai puţin celelalte două trăsături, cele ale spiritului barocului; dina**mismul său**, sursă de agitaţie instabilă; pan**teismul său**, al cărui itinerar, pe cele două şosele naţionale, Oceanul, viaţa, marchează vecinătatea uriaşului templu al Cosmosului, în care e venerată de-a pururi, nu figura difuză a lui Pan, ci muzica sa”.

Tot d'Ors atrage atenţia asupra poemului lui Baudelaire, „Les phares” în care vorbeşte despre barocul Rubens;

Mais ou la vie coule et s-agite sans cesse
Comme l'air dans le ciel et la mer dans la mer.

Parcă sună a ceva cunoscut. Unde am mai întâlnit oare imaginea?

„Vânturile, valurile”.

Şi ne întoarcem iarăşi la formulele scurte, dureroase în nediscursivitatea lor, umplând ca în desenul japonez cu viaţă violentă, tumultuoasă a unui sistem deschis scheletul câtorva linii – ne întoarcem la Eminescu. Iar ceea ce poate fi receptat ca poezie, gândit într-o noapte înstelată la etravă în foşnetul valului care se sparge devine durere şi viaţă: vânturile, valurile.

*

* * *

Marea (Dicţionarul de simboluri Jean Chevalier, Paris, 1969)

Marea şi segmentul terestru ce se învecinează cu ea reprezintă un semn al dinamicii vieţii, al naşterilor, al transformării şi al regenerării. În acelaşi timp marea simbolizează o stare de tranziţie între posibilităţi încă neformulate şi realităţi constituite ferm, o stare de ambivalenţă care se poate încheia bine sau rău. De aici rezultă că marea este în acelaşi timp simbol al vieţii şi al morţii.

Cu această încărcătură semantică a intrat atât în vechile cosmo şi teogonii cât şi în simbolistica Bibliei sau în doctrinele misticilor din Evul Mediu.

*

* * *

Uscatul este deformaţie statică, „îngheţată”.

Oceanul este deformaţie dinamică.

Peisajul vine, se prăbuşeşte peste tine, în caleidoscopul mutilării lui continue de către vânt. Vântul este drojdia apei. Peisajul „la uscat” este un accident conservat, peisajul pe mare este un incident în progres. Omniprezenţa mării pare apăsătoare. Şi totuşi nu este decât un pandantiv al omniprezenţei aerului ce acoperă ca o căciulă totul. Şi atunci care este baiul? Nu ai cum să reazemi ochiul.

Am întâlnit expresia asta „a da reazem ochiului” în cartea celebrului geolog german Hans Cloos.

Asta e ceea ce lipseşte oceanului şi poate induce o nelinişte. Suntem obişnuiţi să trăim în unde vizuale reflectate. Să ne rezemăm cu privirea.

Omniprezenţa apei înseamnă de fapt o absenţă – a pământului.

Plăcerea este la zona de contact când acel „nici în car nici în căruţă” e convertit în plăcerea perversă a controlului (de fapt aparent numai) a tuturor alternativelor şi posibilităţilor. Pentru un „proiectant” apraxic şi abulic ca mine

— Postura ideală.

Totul însă inconştient, difuz resimţit.

Aici e cheia plăcerii ambigue a insulelor.

Blaga în discursul său de la primirea în Academie „Elogiul satului românesc” vorbea despre sătean ca despre trăitorul în zariştea cosmică. Termenul, zariştea cosmică, se potriveşte minunat mării.

Căci marea este orizont.

Circularitatea lui te prinde, te încercuieşte.

Ca acel simbol al capturii, întruchipat circular în faţa ochilor noştri – prostovolul. L-am admirat în acţiune la Karaci, pe un pod peste unul din braţele Indusului. Cercul zbucnit de plasă trezindu-mi o senzaţie extrem de ambiguă: Echidistanţa. Egocentrismul topografic impus.

Neliniştea ochiului „nerezemat” faţă de infinit.

Ţărmul îmbogăţeşte omul dându-i certitudinea

obraznică a câinelui care latră din gangul propriu.

Noapte cu lună, lumină slabă, difuză. Mare montată, 4 – 5, dar cu val din pupa. Cartul de la navigaţie, eu şi nostromul venit în crucea nopţii să se lipească şi el de o eventuală cafea.

Vine, priveşte şi spune scârbit:

— Umblăm razna prin nămeţi!

Mă uit pe geamul larg al comenzii şi mă izbeşte realitatea comparaţiei – însumarea crestelor de val se compune într-un câmp de nămeţi frământaţi de vânt.

De fapt valul e apă, vânt şi întindere. Cel puţin asta îţi evocă, iar nămeţii

— Apă, vânt, întindere, frig. Zăpada e tot o apă. De multe ori comparaţia, strict senzorială ascunde înrudiri profunde iar elementul comun al celor două este întinderea, spaţiul larg de respiraţie şi albeaţa – albeaţa apei încremenită de frig şi albeaţa apei răscolită de vânt.

Sunt îngrozit de GEOMETRIA apei.

Pânza infinită, întinsură sclipind sub lună, devine deodată violent mototolită de vânt, un univers al variaţiunilor fără început şi fără sfârşit, o lume violent şi variat tridimensională, în epilepsia nestăvilită a prefacerilor.

Marea.

DICŢIONAR DE TERMENI

Acostare – Manevra prin care se aduce şi se leagă un mijloc de navigaţie cu bordul sau cu pupa la dană, geamandură etc.

Afterpick – (compartiment de coliziune pupa)

Compartiment etanş la pupa delimitat de etambou şi cel mai apropiat perete etanş. Funcţionează ca tanc de balast pentru corectarea asietei şi limitează pătrunderea apei în caz de coliziune

Agent – Reprezentant oficial al marinei unei ţări într-un port sau într-o altă ţară. Acordă asistenţă comandantului navei în relaţiile cu autorităţile locale. Agentul navei este reprezentant al echipajului în legătură cu oficialităţile portului unde s-a făcut escală.

Ajmec – Ajutor mecanic.

Aldis (lampă aldis) – lampă de semnalizare folosită pentru transmiterea semnalelor optice în alfabet Morse. Navele mai mari de 150 tone trebuie să aibă o lampă de semnalizare ale cărei semnale să fie vizibile de la o distanţă de 3 mile marine.

Alidadă – Instrument de navigaţie fixat pe cercul gradat al compasului magnetic sau al girocompasului şi destinat măsurării direcţiilor pe mare.

Amarare – Aşezarea, fixarea, legarea obiectelor şi instalaţiilor de la bord pentru a împiedica deplasarea acestora pe mare agitată.

Amplidan – Difuzor, sistem de avertizare generală la bord

Aprova (a) – A se înclina spre prova şi a rămâne în această poziţie până se înlătură cauza înclinării (deplasarea mărfii, apă în compartiment prova etc.)

Asietă – Poziţie a planului de bază al navei faţă de planul orizontal.

Baba – Dispozitiv servind pentru legarea parâmelor. Placă pe care sunt fixate două ciuperci de metal sau beton, evazajul ciupercii reţinând „gaşa” – bucla de parâmă.

Balast – Lest. Încărcătură suplimentară adusă la bord pentru menţinerea stabilităţii navei.

Tancuri de balast – compartimente de la bordul unui mijloc de navigaţie destinate umplerii sau golirii cu apă – balast.

Baltă – Marea (argou); (A arunca la baltă, A cădea la baltă)

Bandă – înclinare temporară a unui mijloc de navigaţie când într-un bord când în celălalt.

Balans.

Banda măsurată în grade (dreapta sau stânga) măsoară raliul, înclinarea navei în dinamică.

Bandă dreapta (stânga): comandă pentru timonier de a da cârma la dreapta sau stânga.

Bandulă – Dispozitiv format dintr-o pară de lemn sau cauciuc agăţată de o saulă al cărei cap liber se prinde de

parâma de legare a navei. Se aruncă la locul dorit şi de pară – saulă se trage parâma.

Bara-bara – în înţelegere cu, asociere nemărturisită, aliat cu (argou).

Barbă – Vegetaţie şi scoici prinse de carenă şi partea imersă a unui mijloc de navigaţie (ceea ce măreşte deplasamentul şi scade viteza navei cu 3 – 4 noduri).

Basea – Deformare locală abordajului navei datorită unor lovituri exterioare.

Bocaport – Gură de magazie cu sistem de închidere în timpul navigaţiei.

Bonsai – Arbore pitic cultivat în ghiveci obţinut prin atrofia rădăcinilor şi ligatura ramurilor, prin „însetare”, limitarea accesului la apă.

Buf – Afacerea marinarului bazată pe vânzări-cumpărări, cu sau fără contrabandă. Agoniseală obţinută pe căi tipic marinăreşti implicând marfa sau banii (argou).

Bulău – Marea agitată care „scutură” nava şi echipajul (argou).

Bulb – Prelungire sub formă de umflătură a carenei unui mijloc de navigaţie.

Bunghi (a) – A vedea, a privi (argou)

Bunker – Compartiment la bord pentru cărbune în navigaţia din trecut (cu cărbuni).

Buncăr – Buncherarea – Alimentarea cu combustibili lichizi în flota modernă.

Buoy – Geamandură. Corp plutitor de construcţie specială vopsit în anumite culori, ancorat pe mare în anumite locuri având scopul de a avertiza de la distanţă pe navigatori – limite de pase, poligoane, alte pericole.

Cablu – Unitate de măsură pentru distanţe mici egală cu a zecea parte dintr-o milă marină, adică 185, 2 metri (unele acordându-i valori diferite SUA 219 în Franţa şi Spania 200 în Olanda 225 în)

Canarisi (a se) – înclinarea navei într-unul din borduri şi rămânerea în această poziţie (vânt lateral puternic, alunecări de greutăţi, apă pătrunsă în compartimente dintr-un bord, consum „asimetric” de combustibil sau apă

din compartimente aflate într-un singur bord etc.).

Cambuză – Depozitul-cămară de alimente la bord cu temperatură constantă menţinută sistem frigider, umiditate constantă permiţând conservarea îndelungată a alimentelor.

Capă – Poziţia navei cu prova în val pentru a suporta mai uşor valul, vântul, furtuna

A ţine la capă = a naviga pe mare rea cu prova orientată perpendicular pe val.

Caplama – Mod de prindere a scândurilor astfel ca fiecare scândură să o acopere pe cea precedentă cu o lăţime de doi centimetri (prin extensie cârpitură, acoperire).

Careu – Compartiment cu destinaţii speciale (sală de mese, de lectură) pentru cadrele bordului.

Castel – Ansamblu de încăperi situate deasupra punţii. Partea locuibilă a navei.

Cârmă – Aripă de dimensiuni limitate prin rotirea căreia în jurul unui ax se realizează manevrarea navei. Normal montată la pupa navei. Suprafaţa şi poziţia sa în raport cu direcţia curentului respins de elice influenţează direct manevrabilitatea navei. Cârma se orientează în borduri până la 35 grade (puncte).

Cheie de lanţ – Unitatea de lungime standard pentru lanţul de ancoră stabilită convenţional în diferite state. Variază între 23 – 30 în Totodată reprezintă unităţi funcţionale independente, legate între ele. Numărul lor variază în funcţie de tipul navei fără a depăşi în general 14.

Cheson – Dulap în care marinarii îşi păstrează efectele de bord. Cutie de metal etanşă folosită la lucrări subacvatice în care se ridică presiunea peste cea atmosferică.

Chilă – Partea cea mai de jos a unei nave. Element principal al structurii longitudinale a navei. Partea ei din faţă se numeşte etravă, cea din spate etambou. Formată din grindă compactă la navele mici sau foi de tablă mai groase la navele mari.

Ciugulit – Băut, discret beat (argou).

Claustrofobie – Teamă patologică de spaţii închise.

Cocârţ – Băuturi alcoolice (argou).

Comanda – Loc unde îşi desfăşoară activitatea comandantul, ofiţerul de navigaţie de cart şi pilotul navei.

Cont străin – Navă românească angajată de o companie străină navigând în „cont străin”.

Copastie – Bordură de lemn sau metal montată pe parapetul sau balustrada care împrejmuieşte partea navei.

Coţa (a) – A strânge mărfurile sau materialele în baloturi pentru a le încărca – descărca din navă. Se manevrează cu o plasă sau un cablu – sapan. Ansamblu marfa plus sapan se numeşte coţadă.

Covertă – Puntea superioară, continuă, pune înălţată, punte de manevră.

Cravată – A da unei nave cravată – a remorca o navă.

Navă la cravată – navă remorcată.

Dană – Loc de-a lungul cheurilor amenajat pentru acostarea navelor şi pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor.

Danga – Ştampilă. Semn făcut cu fierul roşu sau cu substanţe corozive pe pielea cailor şi a vitelor pentru a le identifica.

Derivă – Abatere nedorită a navei de la drum sub influenţa unor factori cum sunt vântul, valul, curentul, forţele de propulsie nesimetrice din babord sau tribord.

Dilaila – Chef, petrecere (argou).

Doc – Bazin portuar destinat încărcării-descărcării precum şi reparării navelor.

Ecolalie – Simptom a unor boli nervoase, repetarea automată a vorbelor altuia.

Estacadă – Platformă între mal şi apă în zone cu ape mici destinată să facă legătura cu navele care nu se pot apropia din cauza adâncimii.

Etalon (punte etalon) – Punte superioară unde se instalează aparatele electrice de navigaţie cărora li s-a făcut corecţia. Poziţia limitează influenţa maselor magnetice de la bord.

Etravă – Grindă ce închide corpul navei la extremitatea prova construită pentru a rezista la şocurile de la acostare, lovire de cheu, fund, gheaţă.

Fluturi de hublou – Piuliţe de înşurubare de la hublouri cu evazaje pentru a se putea manevra rapid şi uşor, în vederea închiderii etanşe sau deschiderii rapide.

Forpic (forpeak) – Compartiment situat spre prova între etravă şi peretele de coliziune, perete etanş situat la cel puţin 5% din lungimea navei delimitând inundarea în cazul când forpicul, primul din compartimentele etanşe este totuşi inundat.

Frend (frenzi) – Prieten (i) (argou).

Ful, fuleanu – Plin de… (argou).

Gavrilă – Porecla motorului principal al navei.

Giraţie – Manevra de a gira, întoarcerea lentă a navei într-unul din borduri menţinând constant unghiul de cârmă până aproape de noua direcţie pe care trebuie să se înscrie.

Girobusola (girocompas) – Aparat ce arată în permanenţă drumul adevărat urmat de navă fără a fi influenţat nici de magnetismul terestru nici de magnetismul navei. Astfel poate înlocui cu succes pe navele moderne compasul magnetic. Aflat în rotaţie se stabileşte în planul meridianului geografic. Presupune o sursă neîntreruptă de curent electric şi rotaţia fiind cu mare viteză (20.000 rotaţii pe minut) măsuri permanente de răcire.

Grad – Diviziune a scării de agitaţie a mării.

Gradul 1: valuri uşoare, scurte, înalte de 0, 10 – 0, 70 în Uşor ondulată.

Gradul 2: încreţită, crestele valurilor încep să se spargă dând spumă sticloasă.

Gradul 3: uşor agitată, valuri lungi, înalte 0, 75 – 2,00 în creste înspumate.

Gradul 4: cu berbeci, crestele valurilor sparte, spuma le poate ocupa versanţii.

Gradul 5: agitată, cu spumă.

Gradul 6: foarte agitată, valuri lungi, înalte 6 – 9 în

Gradul 7: furtunoasă, valuri lungi, înalte 9 – 12 în spuma acoperă toată suprafaţa.

Gradul 8: uragan, spumă compactă, înălţime val 12 – 14 în

Gradul 9: înălţime val 14 – 34 în spumă compactă, atmosferă saturată cu pulbere de apă.

Grui – Instalaţie folosită la bord pentru a manevra diferite obiecte şi greutăţi (bărci, ancorare, scări de bord).

Haiku – Poezie japoneză alcătuită din 17 silabe dispuse în trei grupe.

Hublou – Fereastră rotundă în bordajul navei prevăzută cu ramă de metal, geam gros şi etanş, capac rezistent destinată iluminării naturale şi aerisirii compartimentului.

Înălţime metacentrică – vezi metacentru.

Lampă aldis – vezi aldis.

Maistru de lemn – „Lemnar” de punte, mecanic şi dulgher ţinând administrativ de personalul navigant de punte.

Manică – Furtun de pânză de in sau cânepă folosit la stingerea incendiilor, ambarcarea apei în tancuri, spălarea punţii.

Marangoz – Dulgher specializat în lemnărie de bord sau construcţia navelor de lemn.

Maree – Ridicare periodică a nivelului oceanelor şi mărilor închise (flux şi reflux).

Maşina – Motor adaptat să funcţioneze în condiţiile de la bordul navei. Sistemul de propulsie navală. Echipajul secţiei mecanice a navei.

Matol – Beat (argou).

Maţagon – Ciocan de metal cu ambele extremităţi tăioase cu ajutorul căruia se desprinde rugina şi pl tura de pe părţile metalice ale navei.

Meclă – Fizionomie (argou).

Metacentru (înălţime metacentrică) – Caracteristică constructivă a unei nave. Metacentrul este centrul de curbură al traiectoriei descrise de centrul de carenă a unei nave. Înălţimea metacentrică este distanţa între centrul de

greutate al navei şi metacentru. Înălţimea metacentrică transversală este o măsură a stabilităţii transversale a navei. Când valoarea este prea mică există pericolul răsturnării. Valoarea prea mare dă mişcări de ruliu, laterale repezi şi bruşte. Valorile înălţimii metacentrice sunt între 0, 2 m (nave de pasageri) şi 2, 5 m (nave militare).

Minginie – Grindă lată ce susţine prin greutatea ei panourile şi prelatele gurilor de magazii.

Mogâldan – Muncitor în port, formulă de minimalizare (argou).

Molă (a) – A da drumul, a slăbi o parâmă.

Muson – Vânt periodic şi stabil caracteristic pentru sudul Asiei care între un sezon şi altul îşi inversează direcţia dominantă de pe continent pe ocean. Se manifestă pe un brâu de 5.000 mile marine lungime şi 100 mile marine lăţime.

Navlosire (afretare) – închirierea unui mijloc de navigaţie. Armatorul şi navlositorul încheie un contract privind clauzele transportului de mărfuri cu ajutorul navei.

Nod – Unitate de măsură a vitezei navei şi a unor curenţi marini. Un nod este o viteză de o milă marină pe oră deci 1852 metri pe oră, 0, 5144 metri pe secundă.

Nord – Unul din cele patru puncte cardinale aflat în direcţia Stelei polare. Reper în funcţie de care contează direcţiile pe mare – drumuri, relevmente.

Oier – Navă amenajată pentru transportul de oi.

Paletă – Panou-grătar pe care se stivuesc unele categorii de mărfuri pentru a fi transportate în incinta portului şi bord. Paletizarea este o formă de manipulare mecanizată şi transport mecanizat al mărfii.

Parai – Dolari (argou).

Parâmă – Frânghie sau cablu din material vegetal, sintetic sau metal răsucit sau împletit folosit la bordul navei pentru legarea acesteia sau diferite lucrări marinăreşti. Trebuie să fie rezistentă, flexibilă şi manevrabilă. Parâma clasică de manevră are o circumferinţă de 180 mm.

Pasă – Culoar delimitat cu navigaţie sigură, ferită de stânci, epave, bancuri de nisip. Drumul navigabil pe pasă este marcat cu mijloace fixe plutitoare sau prin aliniamente de pe ţărm. Navigând din larg spre ţărm balizele piturate în roşu indică limita stângă a pasei iar cele în negru partea dreaptă. Pasa are marcate limitele, axa şi posibilele locuri de întoarcere.

Pescaj – Distanţa verticală între linia de plutire şi chilă. Adâncimea cu care se afundă nava în apă. Există pescaj prova, pupa, mediu şi maxim.

Pescărici – Navă de pescuit (argou).

Poala miresei – Horbota de spumă la spargerea valului în impactul cu prova navei.

Poarta doi – Sediul Miliţiei şi al Securităţii în portul Constanţa (situat la poarta doi de intrare în port).

Principalul – Denumire dată respectuos motorului principal cel ce asigură propulsia navei prin rotirea axului portelice. Căderea principalului, oprirea sa reprezintă un pericol major pentru navă pe o mare montată, navă devenind un obiect pasiv supus valului şi vântului.

Prova – Partea din faţă a corpului unui mijloc de navigaţie.

Punct – Coordonatele geografice ale navei (longitudine, latitudine)

P. adevărat – Determinate prin repere astronomice sau costiere

P. estimat – P. determinat prin calcule în care intră valorile drumului, distanţei şi vitezei determinate cu mijloace de bord.

P. poate fi oferit şi de satelit în care instalaţia „satelit” de la bord joacă rolul unui terminal.

Punte etalon – Vezi etalon.

Pupa – Partea de dinapoi a unui mijloc de navigaţie.

Radar – Aparat ce emite unde electromagnetice şi apoi recepţionează ecourile acestora localizând repere ce permit navigatorilor să evite abordajele, să se deplaseze pe timp de noapte sau ceaţă, să determine punctul navei, să se orienteze în apropierea coastelor.

Radă – Acvatoriu din apropierea unei coaste, relativ ferit de vânturi, de valuri şi de curenţi servind la staţionarea în vederea intrării în port sau pentru adăpostirea navelor când în larg bântuie furtuna.

Ranga unu – Căpitan de rangul întâi, comandor de marină (argou)

Registru – Societate ce emite reguli pe care orice armator trebuie să le respecte la construcţia şi reparaţia navelor, (conform Convenţiei Internaţionale de siguranţă a navelor de comerţ şi a vieţii umane pe mare).

Relevment – Unghiul în plan orizontal format între direcţia nord şi direcţia la un reper de navigaţie vizat de la bord (astru, obiect marin sau terestru). Se măsoară cu alidada.

Rondou – Drum descris de nava ce întoarce cu 180 grade.

Ro-Ro – Navă tip intră-ieşi (roii on – roii of ship), navă de construcţie modernă destinată transportului de vehicule rutiere sau feroviare cu etravă şi etambon rabatabile (vezi chilă), cu acces prin saborduri (deschideri) speciale a acestor vehicule marfa.

Ruf – Suprastructură ce ocupă numai o parte din lăţimea navei şi unde se amenajează încăperi pentru echipaj. Suprastructură la cutere şi iahturi mici destinată să mărească spaţiul interior.

Saborda (a) – A scufunda intenţionat nava. Sabord – Deschizătură mare în punte sau parapet destinată să uşureze încărcarea-descărcarea sau scurgerea apei de pe punte în afara bordului.

Sacul marinarului – Sac de pânz 90 – 100 cm x 30 – 35 cm folosit de marinari pentru păstrarea obiectelor personale. Prin extensie obiceiul de a despăgubi pe cei naufragiaţi cu cele imediat necesare.

Sampan – Navă orientală (Marea Chinei, Japoniei, apele Indoneziei) construită din lemn şi prevăzută cu 1 – 3 arbori, vele din fibre de bambus.

Santină – Spaţiu cuprins între fundul navei şi panourile metalice (puntea dublului fund sau prima punte

de deasupra chilei) unde se adună lichidele infiltrate sau scurse de la tubulaturi. Cu ajutorul pompei de santină aceste lichide sunt evacuate de la bord.

Sas – încăpere sau compartiment dintr-un sistem tehnic sau o instalaţie care poate comunica alternativ cu alte încăperi sau exteriorul.

Saulă – Parâmă (frânghie sau cablu) cu o circumferinţă de 15 – 35 mm.

Scuipa (a) – A denunţa, a da informaţii autorităţilor (argou).

Sfert; a da sfertul – Anunţarea cu un sfert de oră înainte a celor ce intră în cart, procedură obligatorie.

Shipshandler – Firmă, individ ce procură provizii şi orice furnitură de navigaţie necesară navelor (de obicei cu scutire de taxe vamale).

Socar – Parâmă (frânghie, cablu) cu circumferinţa maximă de 80 mm.

Stivator – Docher, specializat în arimarea, amararea mărfurilor navale.

Şalandă – Navă nepropulsată cu fundul plat, nepuntată.

Şcondru – Bucată de lemn cilindrică, groasă. Folosită la menţinerea la distanţă de mai a navelor fluviale sau la marcarea pericolelor de navigaţie (înfiptă în fundul apei).

Şenal – Canal navigabil. Zonă de canal, bazin sau lac unde adâncimea şi lăţimea sunt suficiente pentru a permite trecerea navelor în dublu sens.

Şpagă – Mită, ciubuc, a da „dreptul” (argou).

Şrot – Primul produs obţinut în cursul măcinării grâului. Material furajer obţinut din resturi de seminţe după extragerea uleiului.

Tanc – Compartiment etanş din tablă sau oţel folosit la bord pentru a depozita lichide-apă, combustibili, lubrifianţi. Rezervoare, cisterne aflate la bordul navei. Tancurile de balast permit să se regleze pescajul, afundarea navei în apă.

Tangaj – Mişcarea oscilatorie de înclinare a navei spre prova şi spre pupa datorită valurilor şi vânturilor.

Tapioca – Produs obţinut din uscarea şi granularea maniocului.

Teugă – Suprastructură prova. Punte situată deasupra punţii principale la prova, întinsă dintr-un bord în altul.

Timonă – Roată de lemn sau metal destinată să acţioneze cârma unei nave. Deşi acum este înlocuită de o pârghie cursor la navele moderne, terminologia „a ţine la timonă” pentru a ţine la cârmă se păstrează.

Travers – Care se află într-o direcţie perpendiculară faţă de axul longitudinal al navei sau în sectorul cuprins în ambele borduri între 45° înainte sau după această perpendiculară.

Traversadă – Cursă a unei nave între două porturi maritime oceanice situate pe maluri opuse.

Vardie – Marinar din echipajul unei nave comerciale numit în serviciu „la schelă” (la scara de acces a navei) care controlează accesul la bord şi supraveghează activităţile la punte în timpul staţionării.

Vestibular – Aparatul fiziologic situat la nivelul urechii interne a omului ce îi dă orientarea tridimensională în spaţiu. Alcătuit din trei canale semicirculare membranoase dispuse în cele trei planuri şi granulaţii ce plutesc în lichid „otoliţi”. Suferinţa aparatului vestibular suprasolicitat este baza fiziologică a nautopatiei – răului de mare.

Vinci – Maşină de forţă cu ajutorul căreia se virează şi se filează parâme şi lanţuri pe tambure cu axe orizontale acţionate manual, mecanic sau hidraulic.

Voltă – A naviga în volte – a naviga în zigzag.

Buclă formată cu parâma sau saula pe babă sau tachet.